Bijlage B bij Quick Scan A2-Entree met documentnummer 2980002441/33833/elz/02

Inleiding

-archeologie
-bodemkwaliteit
-grondsoort
-conventionele explosieven
-ondergrondse obstakels

Conclusie en aanbevelingen

Langs beide oevers van de Amstel bestaan hoge archeologische verwachtingen.
Aan het voormalige maaiveld van de Groot Duivendrechtsepolder lag Hollandveen. In het zuidelijk deel van de onderzoekslocatie ging het specifiek om veenmosveen.
De locaties met potentiele bodemverontreiniging zijn (voormalige) bedrijven (waaronder benzinestations), dempingen (Amstel bij Utrechtse brug), de volkstuincomplexen Amstelglorie en Dijkzicht (asbest), wegfunderingen (asbest in puingranulaat) en de bermen van de A2 (loodemissie).
In de beschikbare bodemonderzoeken zijn enkele ernstige verontreinigingen aangetoond bij het Esso-tankstation, ter plaatse van de Koffiefabriek aan de Duivendrechtsevaart en t.p.v. SAAL.
Aan de westzijde van de Duivendrechtsevaart bevindt zich een locatie die verdacht is van explosieven (brisantbom).
Ondergrondse obstakels bevinden zich mogelijk langs de spoorlijn (rijzen bed en ballastbed), Amstel (voormalige bedrijven en woningen) en langs de Joan Muyskenweg (het voormalige Euromotel en een landhoofd van een voormalige brug). Er zijn geen puinbergingen bekend.

Aanbevolen wordt om Monumenten en Archeologie een definitief oordeel te vragen over de vervolgstap(pen) voor archeologisch (bureau)onderzoek.
De bodemkwaliteit kan in beeld gebracht worden door een verkennend onderzoek conform ARVO.
Op het gebied van explosieven is geen nader onderzoek nodig.
De historische bebouwing op de locatie kan nader in kaart gebracht worden door projecties van kaarten 1:1.000 van de Dienst der Publieke Werken.

Situatie

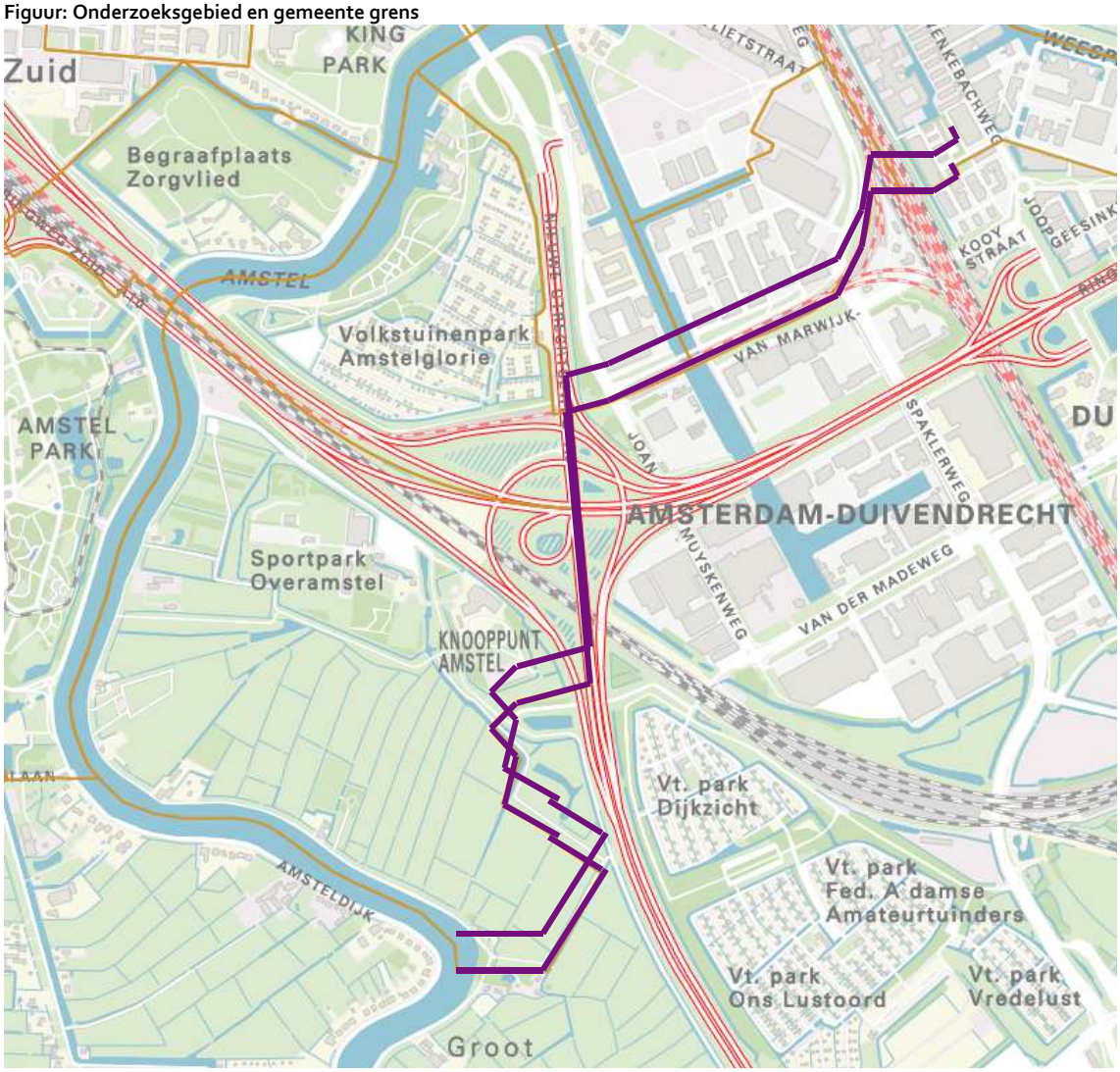
De locatie van de geplande werkzaamheden ligt op het grondgebied van de gemeenten Amsterdam en Ouder-Amstel.

Figuur:

Het onderzoeksgebied ligt in de gemeenten Amsterdam en Ouder-Amstel.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Figuur: Onderzoeksgebied en gemeente grens

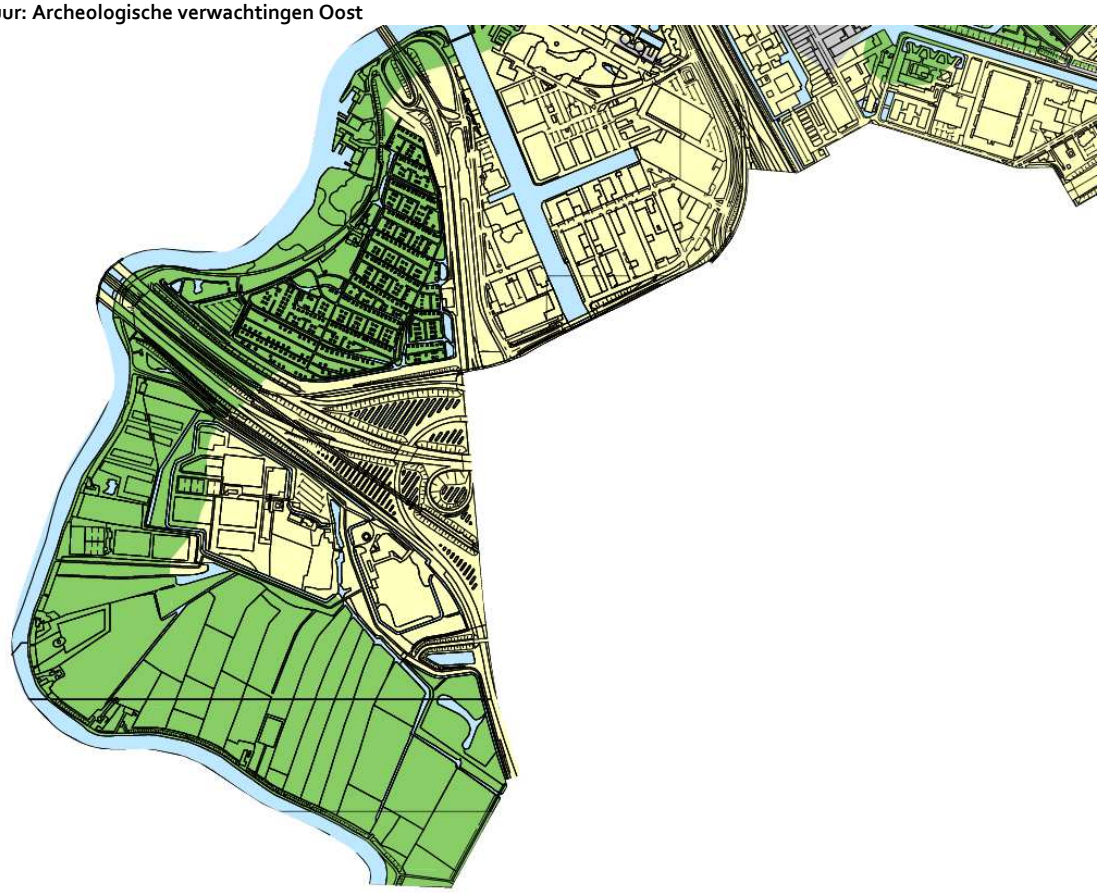


Bron: City Data

Archeologie

Op het grondgebied van de gemeente Amsterdam is de locatie gelegen in de stadsdelen Oost en Zuid.

Figuur: Archeologische verwachtingen Oost



Bron: BMA 2011 Stadsdeel Oost

Aan weerszijden van het noordelijk landhoofd van de Utrechtsebrug in Stadsdeel Zuid zijn tussen de President Kennedylaan en de Amsteldijk ook hoge archeologische verwachtingen.

Bodemkwaliteit

Amsterdam: Nazca

De MDA heeft een Historisch onderzoek Jan Vroegopsingel uitgevoerd op 04-12-2003 in opdracht van de Dienst Ruimtelijke Ordening. Uit de beschrijving van het complex blijkt dat het om het Volkstuinenpark Amstelglorie gaat.
Historische gegevens:
Het complex is opgericht in 1953 en bestond destijds uit 364 tuinen. In 1986 is het park uitgebreid en bestaat nu uit circa 439 tuinen. Volgens het DMB-archief was er een ondergrondse petroleumtank aanwezig, die gesaneerd is en verwijderd. Er is nog wel een bovengrondse tank bij het clubhuis aanwezig.
Bij locatiebezoek bleek dat er in het verleden materialen zoals slakken en sintels zijn toegepast die mogelijk zijn verontreinigd. In verleden is tijdens de bouw van de huisjes mogelijk asbesthoudend materiaal gebruikt. Het is niet uit te sluiten dat er asbest in de bodem aanwezig is.

De DMB heeft voorafgaand (?) aan een Certicon-onderzoek op 12-12-2003 een HO verricht in Deelgebied 5
Soort onderzoek en aanleiding:
Historisch onderzoek in opdracht van Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam

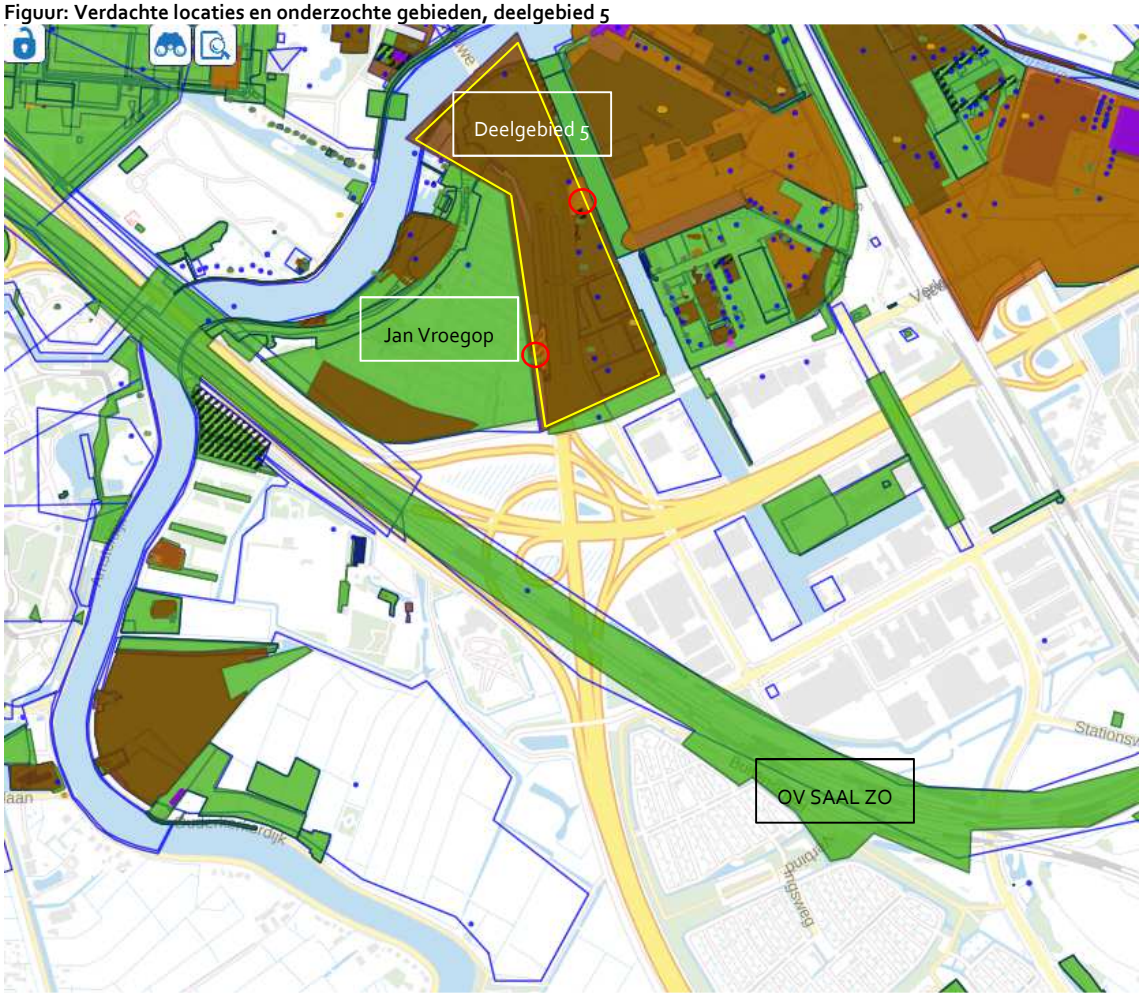
Locatiegebruik: historie

Historische gegevens:
Sinds 1953 is het terrein in gebruik voor de Nieuwe Utrechtseweg en een tankstation. Sinds 1956 is het terrein langs de Duivendrechtsevaart in gebruik als industrieterrein. Voor die tijd had het een agrarische bestemming.
Het terrein langs de Duivendrechtsevaart is vanaf 1956 in gebruik genomen als industrieterrein. Ondergrondse olietanks zijn geplaatst op de percelen Joan Muyskenweg 8-10 (verwijderd in 1988), 14, 15, 24-24a (verwijderd in 1990). Op nummer 8-10 is in 1962 een benzinebewaarplaats opgericht, in 1963 gevolgd door een servicestation. In 1987 is het tankstation verwijderd en de bodemsanering gestart, in 1992 is de sanering afgerond.
Op nr.14 is in 1965 een benzinepompinstallatie gevestigd, vanaf 1966 worden er ook landbouwwerktuigen gerepareerd. In 1984 is er een spuitcabine bij geplaatst en in 1995 is er een bodemonderzoek uitgevoerd, reden tot verder onderzoek was er niet.
Op nr.19 is in 1963 een koffiebrander gevestigd, in 2001 is er gesaneerd. Een restverontreiniging is achtergebleven op de plaats waar de cafeïnebakken hebben gestaan. Na de sloop van het bedrijf zal de restverontreiniging worden verwijderd.
Aan de nieuwe Utrechtseweg 10, later A2, is in 1953 een tankstation opgericht en sinds de sanering in 1996 loopt er een permanente monitoring.
Buiten het deelgebied ligt aan de overkant van de Duivendrechtsevaart het terrein van de rioolwaterzuiveringinrichting waar een grondwaterverontreiniging door MO is aangetroffen.
Wegens overlapping van deelgebied met Ouder-Amstel kunnen gegevens ontbreken.
Uit locatiebezoek zijn geen nieuwe gegevens naar voren gekomen.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Voor het project OV SAAL ZO [tussen Westtak en Amsterdam-Utrecht] is een VO uitgevoerd op 8-4-2010 door Movares. Wbb > I, Grondwater > AW, Bbk generiek: niet toepasbaar

Figuur: Verdachte locaties en onderzochte gebieden, deelgebied 5



Bron: Bewerkt naar ODNZKG Nazca

Binnen Deelgebied 5 (ter plaatse van de A2 tussen de Amstel en het knooppunt plus een strook ten oosten daarvan) heeft Certicon op 14 juli 2004 gerapporteerd over een VO. Volgens Nazca was het verkennend onderzoek in opdracht van het Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam uitgevoerd n.a.v. de voorgenomen herinrichting van het terrein.

Locatiegebruik:
Het bedrijventerrein Overamstel, deelgebied 5A en 5B. Circa 77.000 m2 van de locatie (totaal 200.000 m2) is verhard met asfalt, tegels of klinkers. Langs de Nieuwe Utrechtseweg bevindt zich een tankstation, wat zich gedeeltelijk binnen de onderzoekslocatie bevindt. Afgezien hiervan is de gehele onderzoekslocatie onbebouwd. Op de onderzoekslocatie bevinden zich enkele sloten en watergangen (ten oosten en westen van de snelweg). De locatie ligt niet binnen een grondwaterbeschermingsgebied.
Op de onderzoekslocatie bevindt zich o.a. de snelweg A2 (Nieuwe Utrechtseweg) met oprit, afrit en tankstation, voetpaden, fietspaden en parkeerplaatsen. Het overig terrein (groenstroken) is onverhard en onbebouwd.

Historische gegevens:
Voor zover bekend is op de onderzoekslocatie niet eerder bodemonderzoek uitgevoerd. In de omgeving zijn ernstige verontreinigingen met PAK (gesaneerd) en MO (na nieuw onderzoek niet meer aangetroffen) aangetroffen.

Bodemtype:
zand/klei/veen

Zintuiglijke waarnemingen:
Grond plaatselijk zwak tot matig puinhoudend, zwak kolengruishoudend. Enkele boringen gestaakt op puin, signaleringslint of funderingslaag. Bij een enkele boring bevindt zich in de ondergrond een antropogene grindlaag.
Geen asbestverdachte materialen aangetroffen.

Bovengrond: As, Cd, Cu, Hg, Ni, Zn, PAK, EOX, MO > S Pb > T
Ondergrond: PAK, Hg, Cu, Pb, MO > S
Grondwater: As, Cr, MO, tetrachlooretheen > S

Bijzonderheden: geen

Conclusies:
Over het algemeen slechts lichte verontreinigingen. Alleen het gehalte aan lood in de bovengrond van het noordwestelijke deel van deellokatie E overschrijdt de betreffende toetsingswaarde voor nader onderzoek.

Risico's: geen

Aanbevelingen: Geadviseerd wordt nader onderzoek te verrichten naar het verhoogde gehalte aan lood in de bovengrond.
De grond wordt geschikt geacht voor het huidige grondgebruik en de geplande nieuwbouw.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Verrichte onderzoeken

Tabel: Overzicht HO en VO

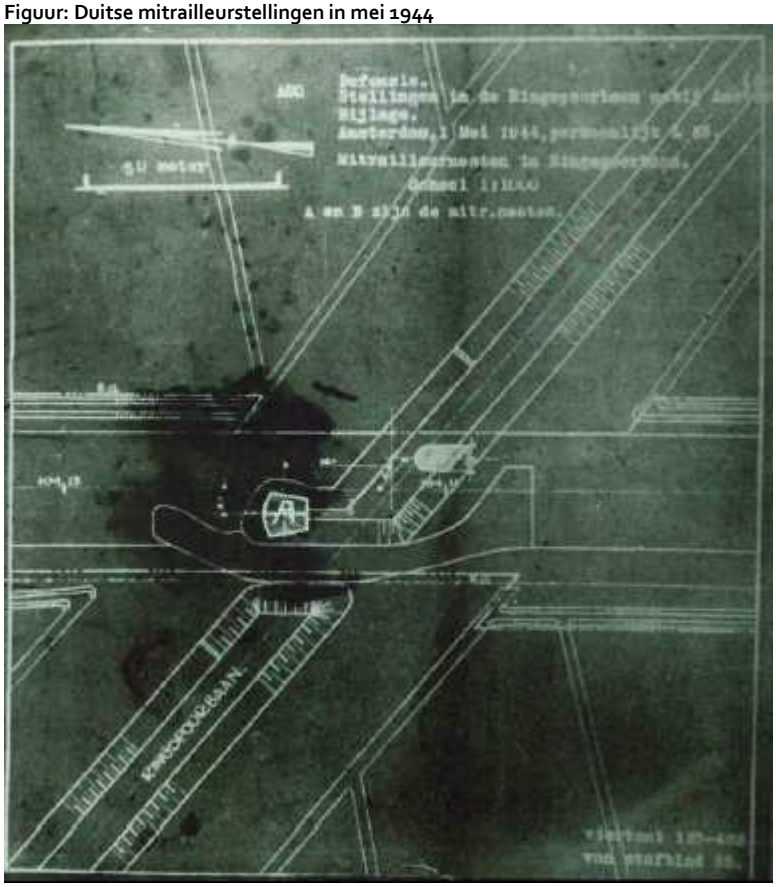
Jaar				
2003	DMB	Deelgebied 5	HO	www.bodemloket.nl + Nazca
2004	T&A		IO	www.bodemloket.nl
2004	Certicon	Deelgebied 5	VO	www.bodemloket.nl + Nazca
2004	IBA	Overamstel	HO	
2005	IBA	Zuidas Composer	HO	
2010	Movares	SAAL	OO	www.bodemloket.nl
2010	Movares	SAAL	VO	www.bodemloket.nl + Nazca
2016	IB	Ronette-kavel	HO	
2017	IB	Koffiefabriek	HO	
2018	I B	Duivendrechtsevaart	HO	

Bronnen: IB-archief, ODNZKG, www.bodemloket.nl

Ondergrondse obstakels

Op de Ringspoorbaan zijn twee Duitse mitrailleurstellingen ingericht ter hoogte van de kruising met Rijksweg 2 in aanleg

Figuur: Duitse mitrailleurstellingen in mei 1944



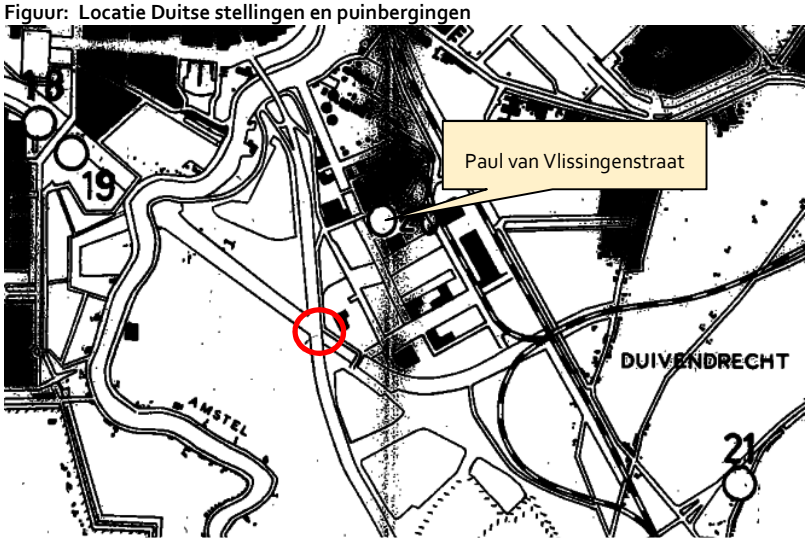
Bron: NIMH collectie 575, inv. 425 in Saricon 2010

Twee Duitse mitrailleurstellingen op de Ringspoorbaan ter hoogte van de kruising met Rijksweg 2 in aanleg

De voormalige Dienst der Publieke Werken heeft in de jaren zestig en zeventig op diverse locaties in de gemeente Amsterdam puinbergingen ingericht.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Figuur: Locatie Duitse stellingen en puinbergingen



Bron: OMEGAM 2002

De enige puinbergplaats (maar buiten het onderzoeksgebied) bevindt zich onder de metrobaan ter hoogte van de Paul van Vlissingenstraat (berging nr.20, 35.000 m3 1963-1965)

Bronnen

Armaex B.V., Bombs Away B.V. en gemeente Amsterdam (2016), CE bodembelastingkaart gemeente Amsterdam. Kenmerk 15P046.
Bakker, A. (2017), Het "Corset van Diemen". Plannen, uitvoering en consequenties van de Ringspoorbaan. Diemen: Historische Kring Diemen, jrg. 26, nr. 1
Bakker, M., S. Azdi, G. Wijnberg & P. Korrel (2006), Stadsatlas Amsterdam. Straatnamen en brugnamen verklaart. Uitgeverij Amsterdam Publishers
Blauw, M. (2003), Waterstaat in kaart. Geschiedenis van de Waterstaatskaart van Nederland 1865-1992. Utrecht: Matrijs
Bombs Away (2016), Vooronderzoek Conventionele Explosieven De Nieuwe Kern Gemeente Ouderkerk aan de Amstel. Datum: 1 juli 2016 Kenmerk 16P047 definitief rapport
Bont, Chr. de (2014), Amsterdamse boeren. Een historische geografie van het gebied tussen de duinen en het Gooi in de middeleeuwen. Hilversum: Verloren
BRO (2013), Ruimtelijke onderbouwing '150-kV station Bijlmer-Noord' Liander, gemeente Ouder-Amstel Definitief 2.3 Rapportnummer 211x05658.069305_3_2, 6 februari 2013
Bureau Monumenten & Archeologie (2007), Archeologisch bureauonderzoek. Plangebied kavel P-bus, Endemol Amsterdam BO 74, Amsterdam 2007
CSO (2008), Regionaal bodembeheerplan gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Ouder-Amstel en Uithoorn. 16 juni 2008
CSO (2012), Nota bodembeheer Regio Amstelland-Meerlanden. Geldend voor de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Ouder-Amstel en Uithoorn. Projectcode 09K189. Versiedatum 21 augustus 2012. Status: definitief
Dienst der Publieke Werken (1941), Kaart van Amsterdam 1:10.000, blad no. 4

Dienst der Publieke Werken (1957), Blad 4 van de Kaart van Amsterdam in 4 bladen. Schaal 1:10.000. Druk in kleur. Stadsarchief 10041/66
Dienst der Publieke Werken (1958), Grondonderzoek gebied ten Z.O. van Amsterdam. Rapport en bijlagen.
Dienst der Publieke Werken (1972), Werkgebied Amstel III. Droogzandophoging t.b.v. verlengde Spaklerweg. Tekening 1003 G.T. 97^{A} Wijziging A 2/12 '72
Dienst der Publieke Werken (1979), Puinstortplaatsen Amsterdam. Vol – in gebruik – geprojekteerd; situatie sept. 1979. Tek. 348 G.T. 178^{C} 60 x 45 cm

Ingenieursbureau Amsterdam (2005), Historische Onderzoek Zuidas Composer. Projectnr. 128044

Ingenieursbureau Amsterdam (2008), Vooronderzoek P-bus noord, kavel 17 en omgeving, grindkoffer. Projectnummers 30220, 20233, 40204 Notitie d.d. 24 juni 2008. Kenmerk 23618
Ingenieursbureau Amsterdam (2010), Holterbergweg ("P-Bus") Historisch Vooronderzoek en Probleeminventarisatie Conventionele Explosieven. Projectnummer 40255. Documentnummer 50035, 17-2-2010
Menzel, W. (2012), Vooronderzoek NEN 5725 Plangebied "De Nieuwe Kern" te Ouder-Amstel. Projectnummer: 11.350.01 Revisiedatum: 2 oktober 2012

OMEGAM (2002), Ophoging en bodemgebruik voorheen en anno 2000 te Amsterdam; eindversie. Project 1026279, 9 januari

Oranjewoud (2012), Verkennend bodemonderzoek toekomstig onderstation Holterbergweg in Duivendrecht. 246188-40, revisie 00, 14 mei 2012
De Ruiter Boringen en Bemalingen bv (2008), Kavel P-bus, Holterbergweg te Amsterdam.

Saricon (2010), SAAL

SWA/KVW/BB080676.3740298, 8 april 2008
Stichting voor Bodemkartering (1965), Opname 1960-1963, 31 Oost Utrecht 1:50.000
De Straat (2003), Verkennend bodemonderzoek Handelshuis te Amsterdam. Rapportnummer B03G0079.
Tauw (2002), Hergebruikmogelijkheden van asbesthoudend puin(granulaat) onder wegen. In: L. de Leur (2003), Omvang asbestproblematiek. Studiecentrum voor Bedrijf en Overheid: Asbestbeleid "in (water)bodem, grond en puin(granulaat)"
Tauw, Register & IB GW Rotterdam (2003), Asbest in het Landsdekkend Beeld 2005: vaststellen systematiek, 18 augustus 2003.
Verboom-Jansen, M. (2011), Een archeologisch bureauonderzoek voor de gebiedsontwikkeling De Nieuwe Kern te Duivendrecht, gemeente Ouder-Amstel (NH). ARC – Rapporten 2011-135, Geldermalsen
Weerts, H.J.T., P. Cleveringa, W. Westerhoff & P. Vos (2006), Nooit meer: afzettingen van Duinkerke en Calais. Archeobrief, pp. 28-34

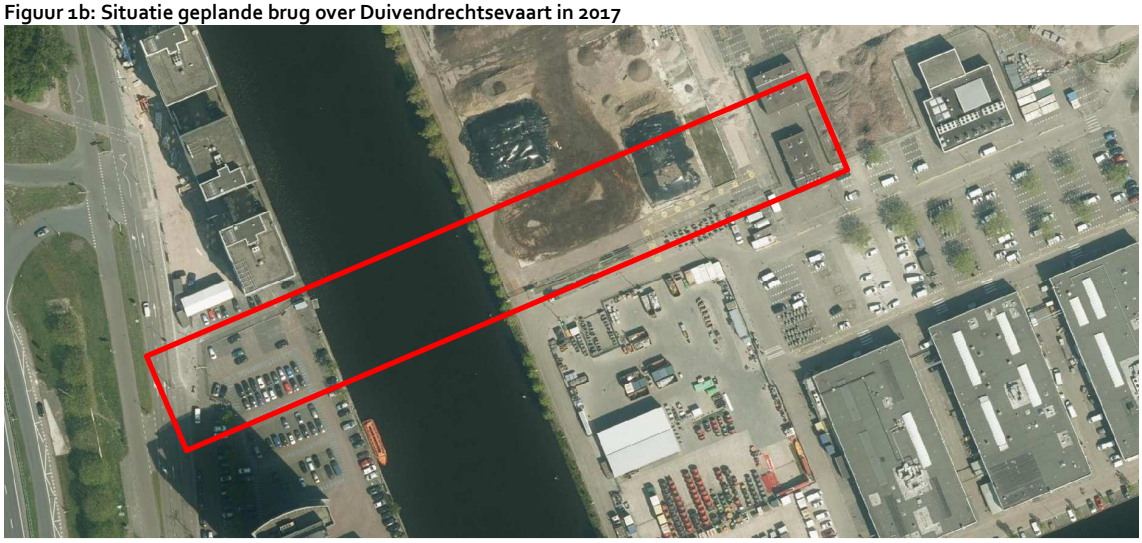
Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Figuur 1a: Situatie geplande brug over Duivendrechtsevaart

Bron: Google Maps bewerkt door Ingenieursbureau

Aan de oostzijde van de vaart sluit de brug aan op de Amstelstroomlaan. Nabij de vaart stond loods F, die in 2015 of 2016 gesloopt is (figuur 1b).

Figuur 1b: Situatie geplande brug over Duivendrechtsevaart in 2017



Bron: City Data; luchtfoto 2017

Voor de te maken aansluiting van de brug op de Joan Muyskenweg heeft het Ingenieursbureau een tekening gemaakt.

Een eerder historisch onderzoek (Ingenieursbureau 2015) heeft aan het licht gebracht dat de wegen en parkeerterreinen ten westen van de Joan Muyskenweg voorzien zijn van een klinkerverharding. De trottoirs zijn verhard met grijze betontegels. Het fietspad langs de Joan Muysekenweg is verhard met paarse/rode betontegels. Op de Joan Muyskenweg zelf bevindt zich asfalt.

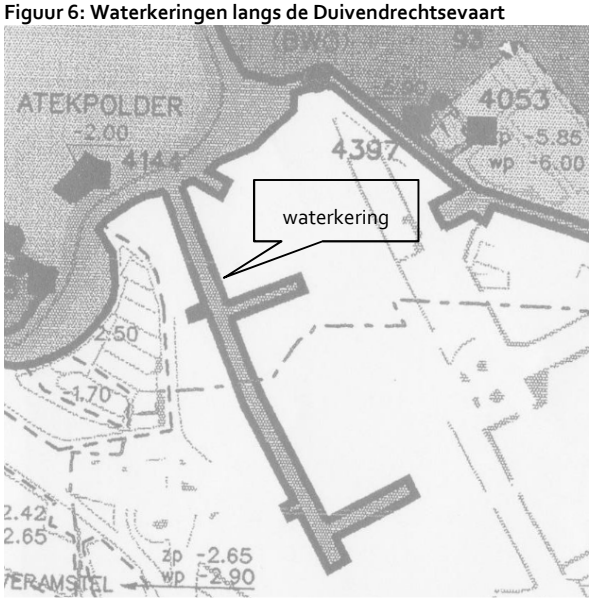
Figuur 5: Luchtfoto

Bron: Bestemmingsplan A2-zone

Geohydrologie

Het peil van de Duivendrechtsevaart wordt gehandhaafd op een niveau van NAP -0,40 m. Ten westen van de A2 is het oppervlaktewaterpeil in de sloten van het volkstuinencomplex Amstelglorie NAP -2,50 m.

Figuur 6: Waterkeringen langs de Duivendrechtsevaart



Bron: RWA 1997

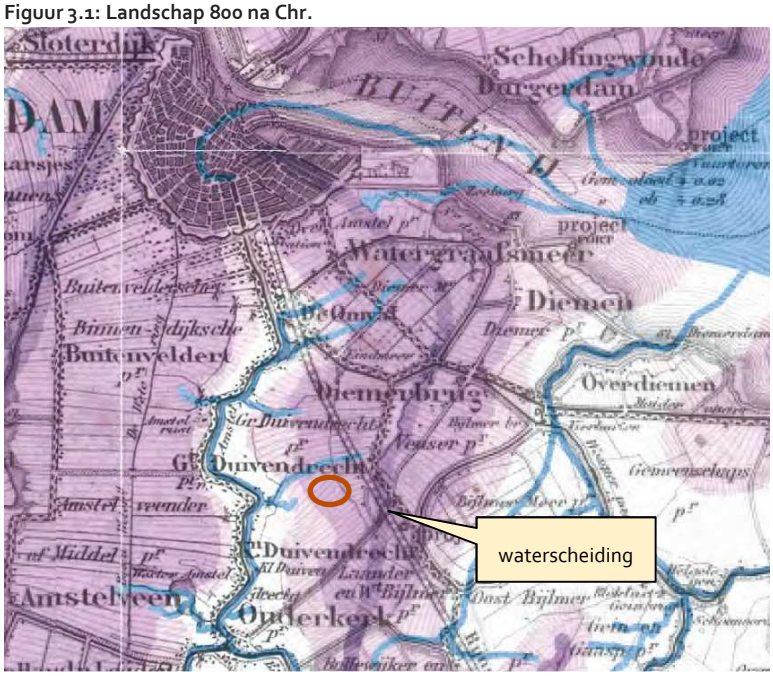
Aardgasleiding

Op het voormalige Zuidergasfabriekterrein bevindt zich een aardgasverdeelstation. De leiding kruist de Duivendrechtsevaart circa 100 m ten zuiden van de locatie. De Gasunie-leiding ligt dwars door Amstelkwartier heen. De leiding wordt komend jaar verlegd naar het hart van de Amstelstroomlaan. De leiding buigt af richting het zuiden in de kade, richting de bestaande zinker onder de Duivendrechtsevaart. De leiding ligt dus ónder de oprit en landhoofd van de nieuwe brug.

Historie

De locatie is gelegen in de voormalige) Groot Duivendrechtse polder, die uit Hollandveen bestaat. Het Hollandveen vormde zich plaatselijk tot een dusdanige hoogte dat er alleen veenmos groeide. Ten oosten van de locatie lag een (secundaire) waterscheiding. Op de waterscheiding lag een middeleeuwse verbindingsweg, het huidige Zwarte Laantje.

Figuur 3.1: Landschap 800 na Chr.



Bron: De Bont 2014.

De locatie waterde aanvankelijk af op natuurlijke wijze richting de Amstel. Na de instelling van de Groot Duivendrechtse polder in de zeventiende eeuw geschiedde de afwatering via de Molenwetering. De molen stond aan de Weespertrekvaart. Langs de oostzijde van de Molenwetering bevond zich een landweg.
De kade van de polder lag ter plaatse van de huidige (Korte) Ouderkerkerdijk.
De boerderijen waren gelegen aan de polderkade langs de Amstel.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Figuur 3.2: Grondsoorten

Bron: Stiboka 1960-1965

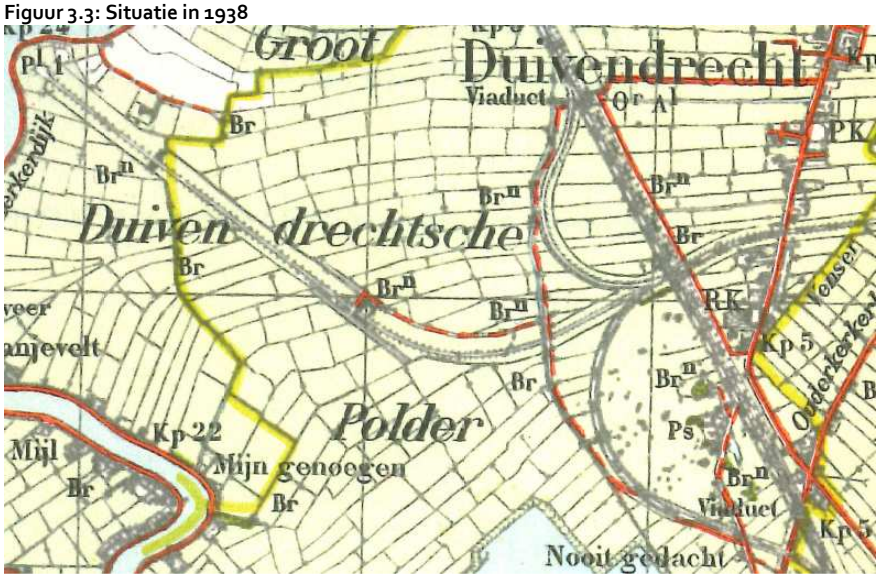
M41C zware klei, profielverloop 1, kalkarm
pVb bosveen
hVc zeggeveen, rietzeggeveen of broekveen
hVs veenmosveen
Het veenmos vinden we terug op een kaart uit 1965. De Stichting Bodemkartering heeft in 1960-1965 de grondsoorten geïnventariseerd.

Het poldergebied ten noorden van de Ringspoorbaan is niet gekarteerd, het was kort daarvoor opgespoten. Uit het kaartbeeld kan echter afgeleid worden dat er veen van het type hVs voorkwam: veenmosveen

In de periode 1925-1930 is in de polder de Ringspoorbaan aangelegd als verbinding tussen de Havens West en het emplacement Watergraafsmeer. Ook is toen een goederenspoorbaan bij Duivendrecht langs het golfterrein aangelegd ter verbinding met de spoorbaan Amsterdam-Utrecht (de Duivendrechtboog).
Langs de noordelijke bermsloot van de Ringspoorbaan is een parallelsloot gegraven. Op de kade tussen beide sloten is vanaf de landweg langs de Molenwetering een landweg aangelegd richting een coupure in de Ringspoorbaan (figuur).

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Figuur 3.3: Situatie in 1938



Bron: Topografische Kaart 1:50.000 (coll. Alfred Bakker)

In 1921 moest Ouder-Amstel een deel van de Groot Duivendrechtse polder, het Hoge land, aan Amsterdam afstaan.
Voor de bouw van de Zuidergasfabriek is een terrein in de polder opgehoogd in 1907. De ophoging is uitgebreid in 1929 (figuur 8). Een perceel langs de zuidwestzijde kwam in gebruik voor tuinbouw (IBA 2004, bijlage 4).
Al voor het begin van de Tweede Wereldoorlog is in de polder een begin gemaakt met de aanleg van Rijksweg 2, de huidige A2, waartoe een cunet gegraven werd. In de oorlog kwam het werk stil te leggen.
Op de luchtfoto uit 1943 zijn het cunet, de bermsloten en de bouwput voor het zuidelijk landhoofd van de Utrechtsebrug zichtbaar.

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

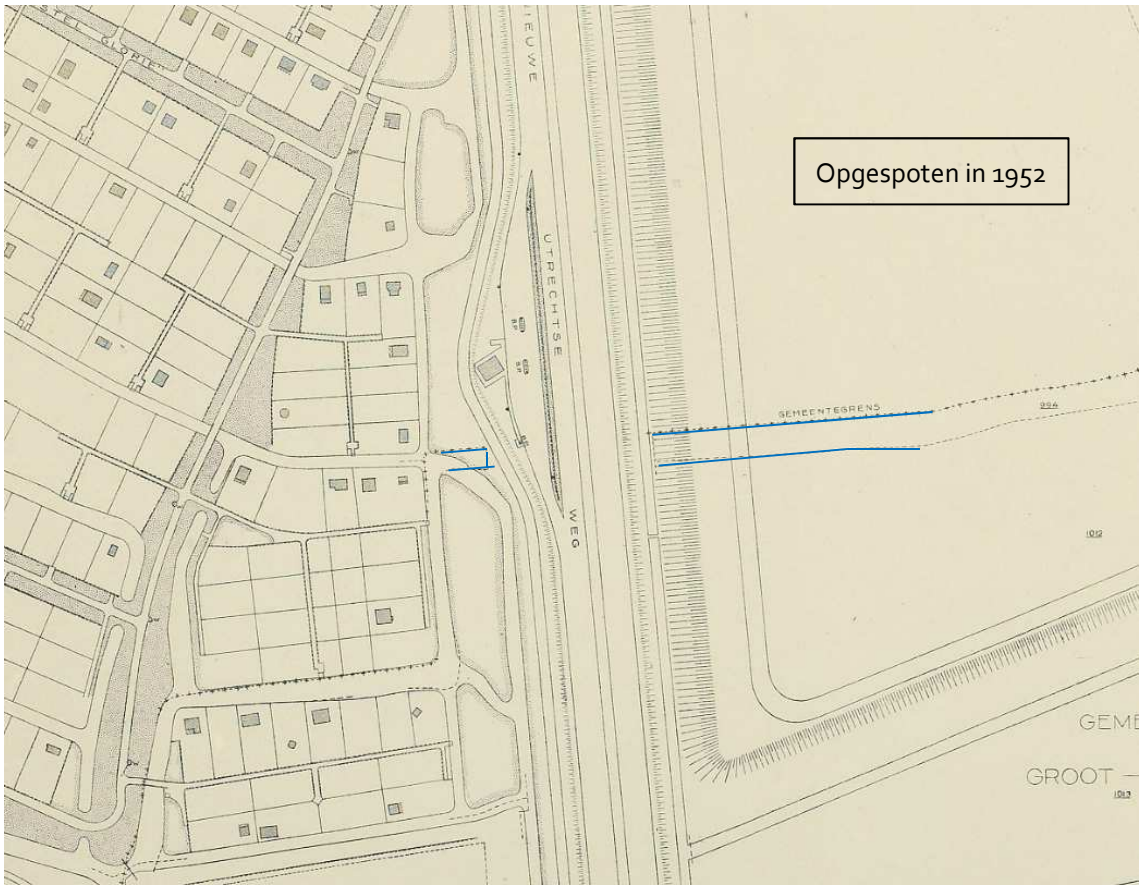
Figuur: Rijksweg 2 in aanleg in 1943

Bron: #3037 43APR20 D-448

De Utrechtse brug werd geopend in 1954.

Situatie benzinestation in 1954

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

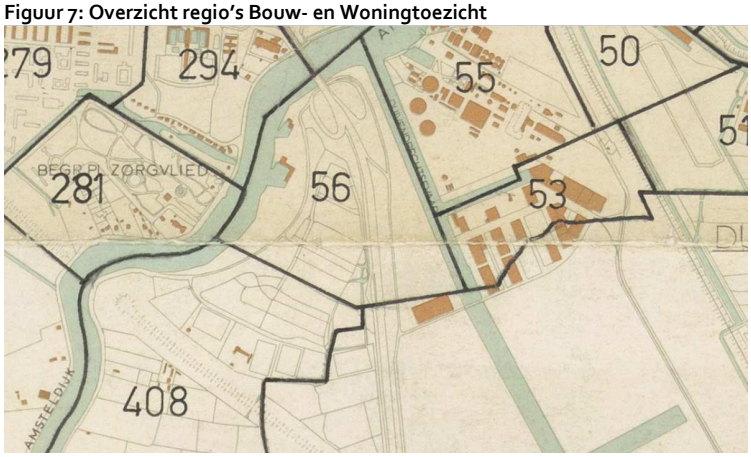


Bron: Stadsarchief Amsterdam; inventaris 10039, blad O6

Aan de westzijde van de Nieuwe Utrechtseweg werd in 1953 een benzinestation opgericht.
Op het adres Nieuw Utrechtseweg 10 is sinds 2010 Esso Utrechtse Brug gevestigd.

De kaarten van Bouw- en Woningtoezicht in het onderzoeksgebied omvatten de regio's 55 en 56.

Figuur 7: Overzicht regio's Bouw- en Woningtoezicht

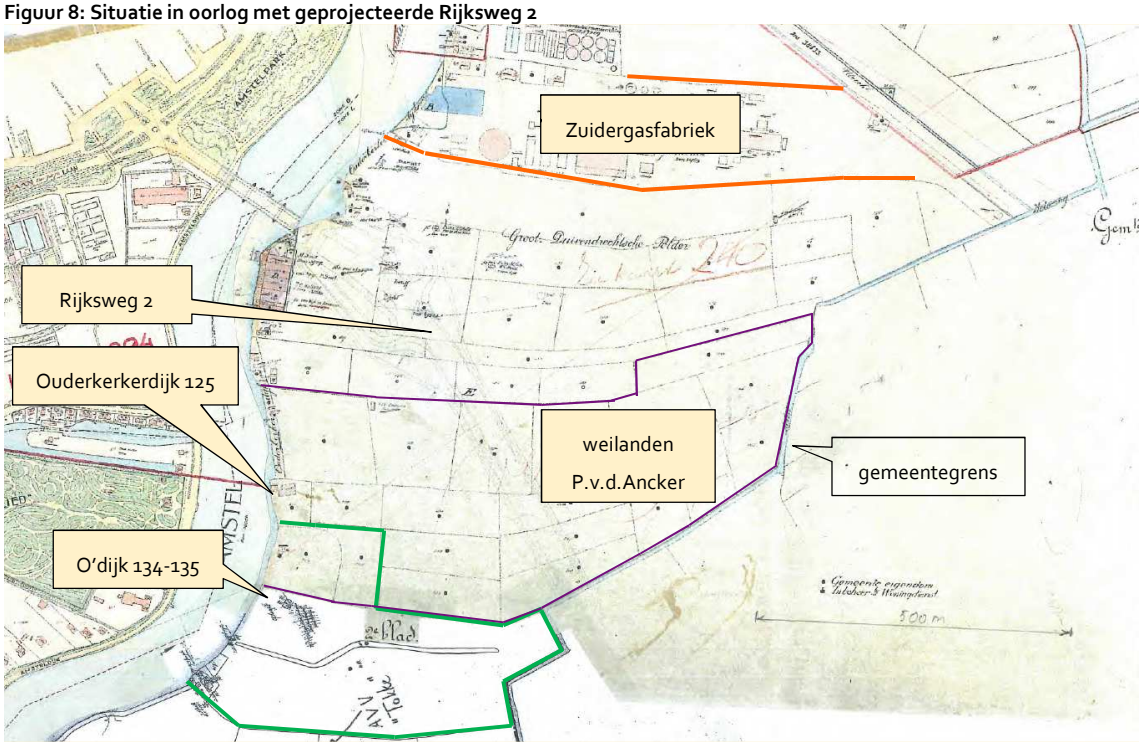


Bron: Stadsarchief Amsterdam, inventaris 10040 /

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

In het kader van een onderzoek naar een bombardement op 28 oktober 1940 zijn de bezitsverhoudingen nagegaan van enkele percelen aan de Ouderkerkerdijk. Op het perceel 125 woonde P. van den Ancker, die verschillende percelen weiland bezat.

Figuur 8: Situatie in oorlog met geprojecteerde Rijksweg 2

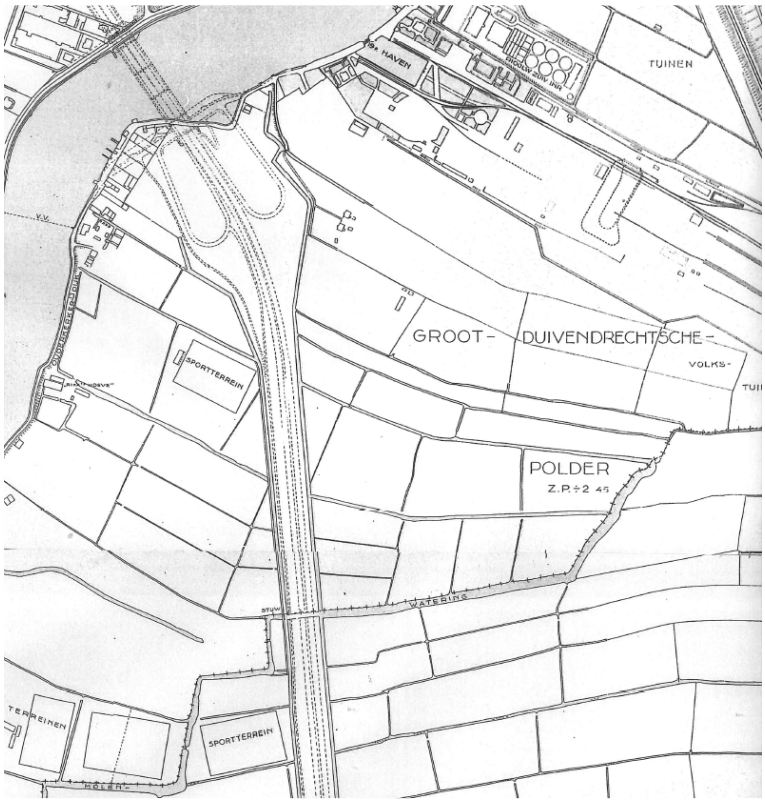


Bron: Ingenieursbureau 2018

Eind jaren dertig trof men voorbereidingen voor de aanleg van Rijksweg 2. De werkzaamheden werden stop gezet in de oorlog.

Figuur 9: Situatie in 1943

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.



Bron: Kaart van Amsterdam 1:2.500, bladen F6 en G6

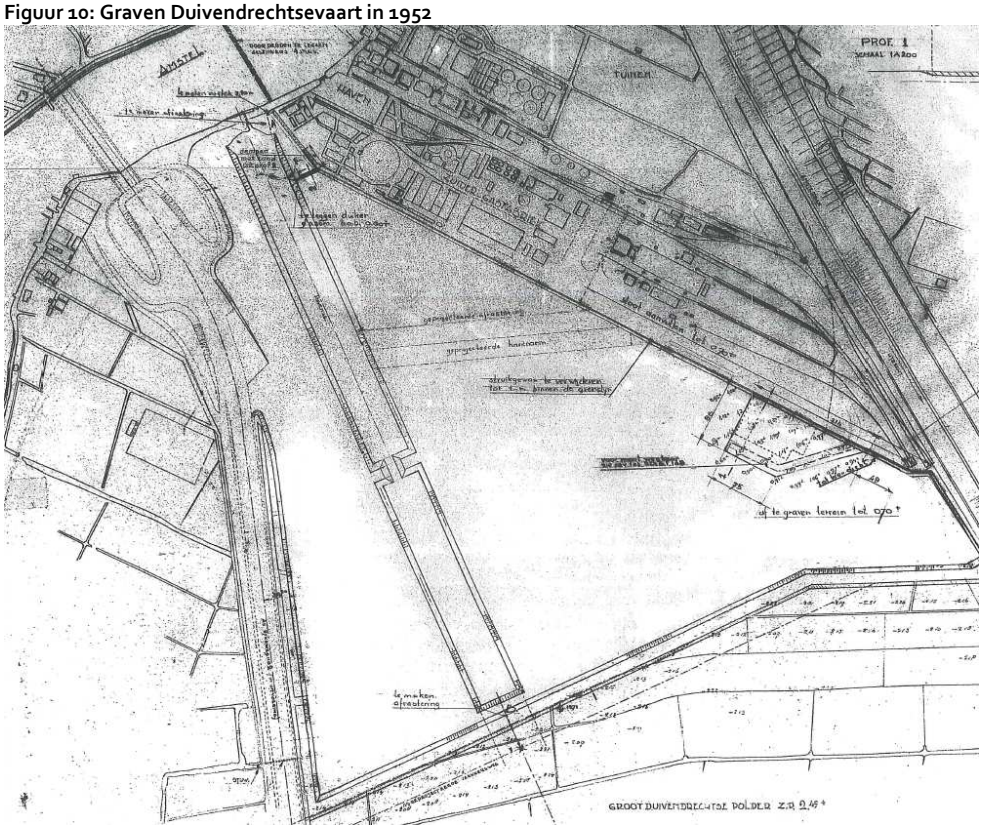
Na de oorlog werden de werkzaamheden aan Rijksweg 2 hervat. Het weggedeelte tussen de Amstelbrug en Ouderkerk aan de Amstel werd geopend op 1 april 1954.
In 1997 is de A2 ten noorden van knooppunt Amstel overgedragen aan de gemeente Amsterdam. Sindsdien heeft de weg nummer s110 en heet "Nieuwe Utrechtseweg".

Conform het Algemeen Uitbreidingsplan van 1935 was het gebied tussen de Zuidergasfabriek en Rijksweg 2 bestemd voor industriële doeleinden. De gemeenteraad stelde in 1946 een krediet à f 2 miljoen beschikbaar voor ophoging van het dertig (waarvan 18,5 voor industrie) hectare grote terrein in het noordelijk gedeelte en aan weerszijden van een ontworpen haven (Gemeenteblad 1946, afd.1, pp.731-732).

De haven, de Duivendrechtsevaart, is gefaseerd gegraven. Begin jaren vijftig vond de eerste ontgraving plaats, waarbij een (tijdelijke) duiker werd gemaakt in de Ouderkerkerdijk ten behoeve van de te graven vaart (CTA 29234).

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

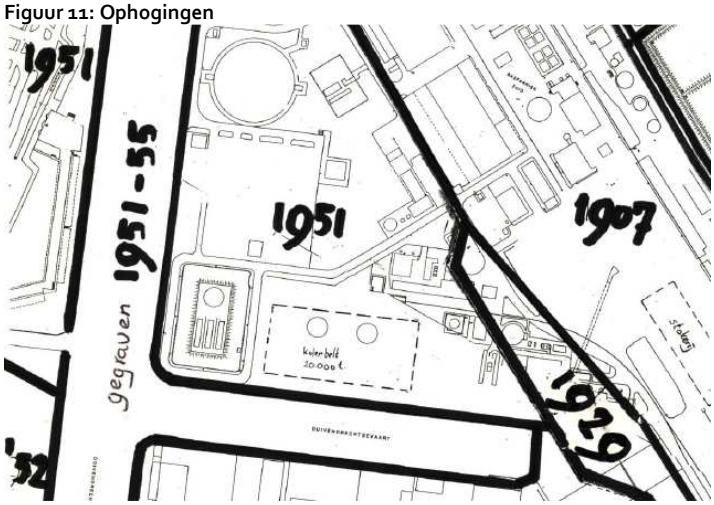
Figuur 10: Graven Duivendrechtsevaart in 1952



Bron: CTA 29694-2

In 1955 werd de vaart, ook wel Stamkanaal geheten, volgens het ontwerpprofiel gebaggerd. De vrijkomende specie is deels verwerkt in een depot tussen de Jan Vroegopsingel en de Amstel.
De locaties aan weerszijden van de Duivendrechtsevaart zijn opgehoogd in 1951 volgens een kaart van Gereedmaken.

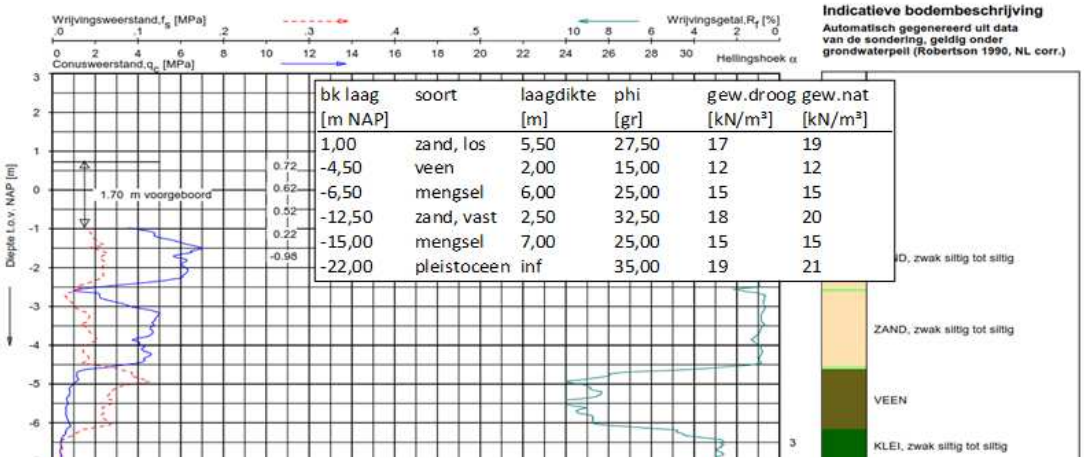
Figuur 11: Ophogingen



Bron: Dienst der Publieke Werken (1:1.000) bewerkt naar G.Terr. (in IBA 2004)

Uit latere sonderingen kan afgeleid worden dat bij de ophogingen een laag zand ter dikte van 5,5 m is aangebracht (zie ook IBA 2004, bijlage 6b).

Figuur 12: Sondering met zand tussen NAP +1 en -4,5 m

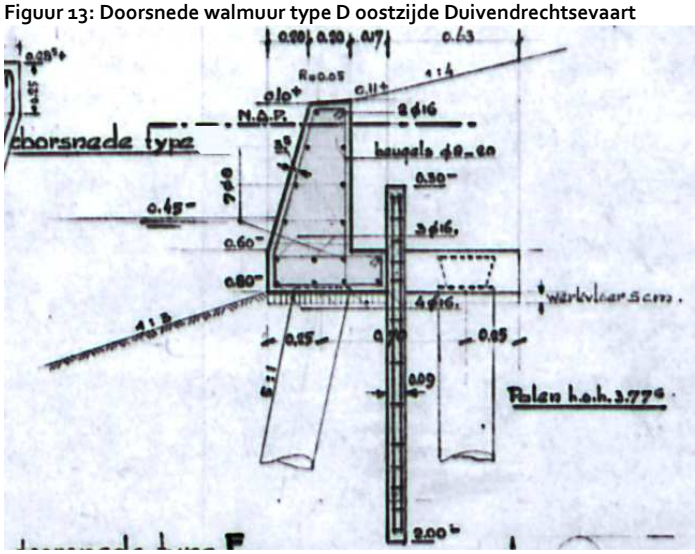


bk laag [m NAP]	soort	laagdikte [m]	phi [gr]	gew.droog [kN/m³]	gew.nat [kN/m³]
1,00	zand, los	5,50	27,50	17	19
-4,50	veen	2,00	15,00	12	12
-6,50	mengsel	6,00	25,00	15	15
-12,50	zand, vast	2,50	32,50	18	20
-15,00	mengsel	7,00	25,00	15	15
-22,00	pleistoceen	inf	35,00	19	21

Bron: Sondering DKM4 in Fugro 2018

Drie jaar na de ophogingen werd langs de westzijde van de Duivendrechtsevaart gestart met de aanleg van walmuren, doch niet ter hoogte van het latere Euromotel.
Wel werd aan de oostzijde een walmuur ontworpen in 1954 (tabel 1).

Figuur 13: Doorsnede walmuur type D oostzijde Duivendrechtsevaart



Bron: CTA 32417-1 1954

Enkele gegevens van de walmuur:
- funderingsvloer breed 1,20 m
- bovenkant NAP +0,10 m

De Joan Muyskenweg ontving zijn naam per Raadsbesluit op 1 april 1956. De weg is vernoemd naar een ingenieur en industrieel manager Joan Muysken (1866-1928) was van 1901-1928 directeur van Werkspoor op Oostenburg (Wiersma 1978).

Tabel 1: Tekeningen Duivendrechtsevaart en walmuren

CTA	omschrijving	jaar
29234	Maken van een duiker in de [Ouderkerkerdijk, Korte] (gesloopt) t.b.v.Duivendrechtsevaart	1951
29235	Industrieterrein Duivendrecht. Constructie walmuur ter plaatse van gaszinkers bij Zuidergasfabriek. Revisie 29-8-52	1951
32417	Te maken walmuren om het terrein v.d. Zuidergasfabriek langs de Oostzijde v.h. Stamkanaal en de Noordzijde v.h. Zijkanaal	1954
32440	Graven van de Duivendrechtsevaart met dwarsprofielen, inrichten baggerbergplaats Ouderkerkerdijk	1955
32451	Maken van walmuren langs de westzijde van de Duivendrechtsevaart	1954
39971	Het maken van een walmuur met riooluitlaat t.o.v. gas- en waterleidingzinkers langs de westzijde van Duivendrechtsevaart	1954
40190	Het maken van walmuren met parkeerhekjes, waarin trap en riooluitlaten bij Euromotel langs Duivendrechtsevaart	1961
42869	Maken van walmuren met riooluitlaten langs Duivendrechtsevaart nabij Euromotel	1964

Bron: Stadsarchief Amsterdam; Centraal Tekeningenarchief

Noot: CTA 42886 betreft walmuren langs zuidzijde insteekhaven nabij Euromotel

Figuur 14: Situatie circa 1956

Bron: Beeldbank. Kaart van Amsterdam 1:5.000, blad 3

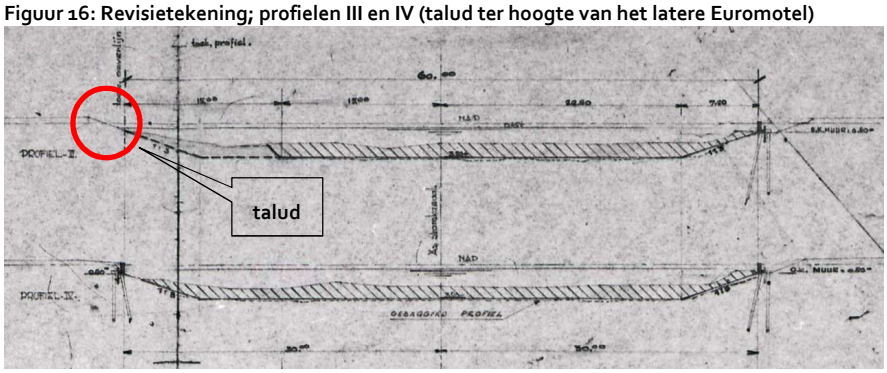
In 1960 was de westzijde van de Duivendrechtsevaart nog onbebouwd en (plaatselijk) niet voorzien van een kademuur, blijkt uit een foto van dat jaar.

Figuur 15: Foto Duivendrechtsevaart in 1960

Bron: Stadsarchief Amsterdam; Beeldbank

Evenmin was het ontwerpprofiel van de Duivendrechtsevaart er gerealiseerd in 1962. In onderstaande figuur 14 is te zien dat de oever er uit een talud bestond.

Figuur 16: Revisietekening; profielen III en IV (talud ter hoogte van het latere Euromotel)



Bron: Stadsarchief Amsterdam CTA 32440

Ten tijde van het ontwerp van de kademuur, was het Euromotel al gerealiseerd.

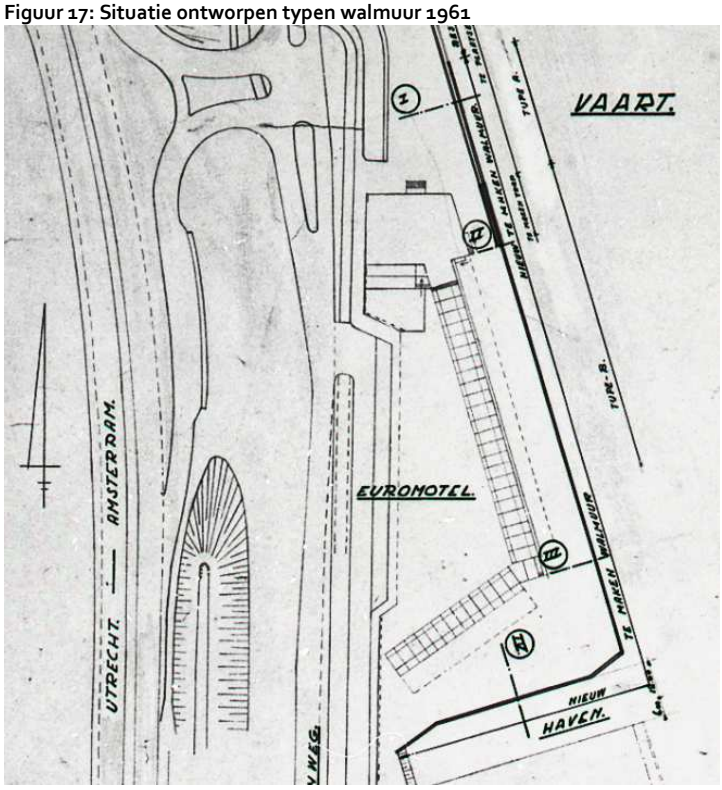
Euromotel

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Op de locatie Joan Muyskenweg 8-10 werd in 1960-1962 het Euromotel gerealiseerd in opdracht van Wagon Lits. Het was een ontwerp van architect Arthur Staal (1907-1993). In april 1961 werd de eerste paal geslagen (Het Nieuwe Instituut: STAAf240). Op een luchtfoto van 8 mei 1962 is het hotel te zien (Beeldbank, copyright) met aan de noordkant een Shell service- en benzinestation, dat volgens de akte van uitgifte was voorzien van een "was- en smeerplaats voor automobielen". De Motel Maatschappij Holland N.V. nam het uitgegeven terrein in voortdurende erfpacht aan. In de akte van 11 mei 1962 stond onder bepaling B.4.: "langs de waterzijde van de met lichtrode en gele kleur en met rode contour aangegeven terreingedeelten, zal daar, waar geen walmuur aanwezig is, door de gemeente Amsterdam een walmuur worden aangebracht".

Een tekening van de aan te brengen walmuur dateert van 29 september 1961 (DPW 1962, revisie).

Figuur 17: Situatie ontworpen typen walmuur 1961

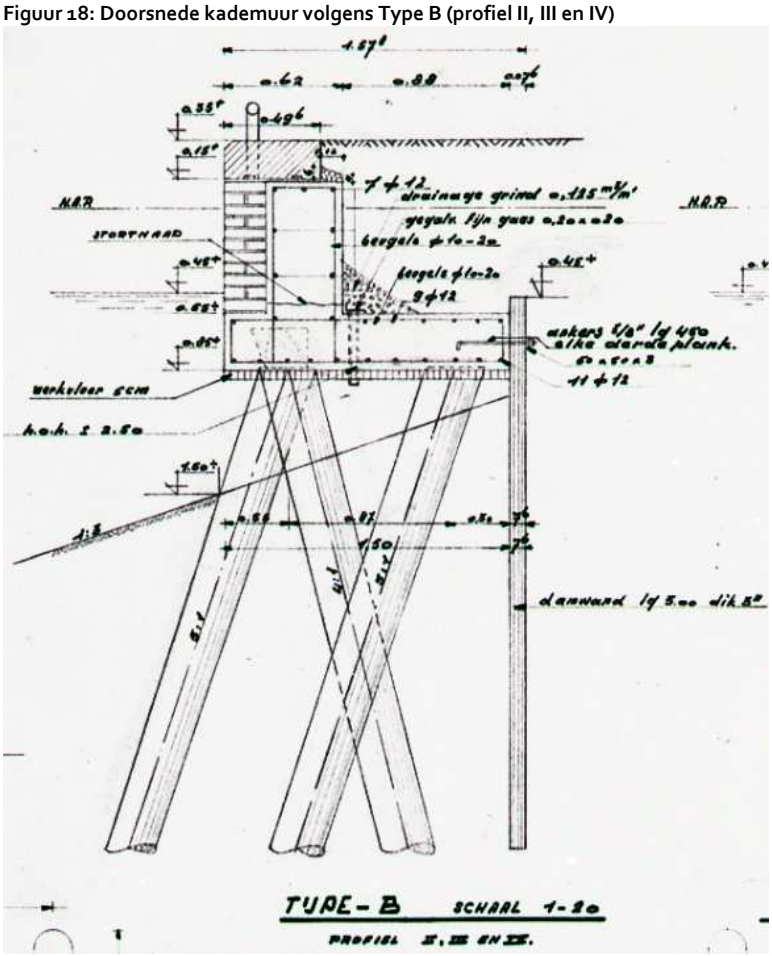


Bron: DPW 1961 (revisie 1962); CTA 40190-1

De kadeconstructie voor het Euromotel betreft profiel II (type-B).

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Figuur 18: Doorsnede kademuur volgens Type B (profiel II, III en IV)



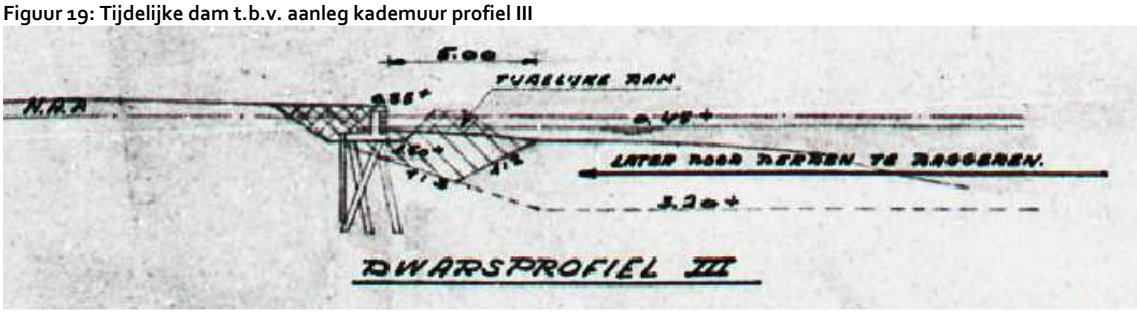
Bron: DPW 1961 (revisie 1962); CTA 40190-1

Enkele gegevens van de kademuur:

- funderingsvloer breed 1,57 m
- bovenkant deksteen NAP +0,35 m

Voor de aanleg van de kademuur is een tijdelijke dam aangebracht in de Duivendrechtsevaart, "later door derden te baggeren"

Figuur 19: Tijdelijke dam t.b.v. aanleg kademuur profiel III



Bron: DPW 1961 (revisie 1962)

De lengte van de toegepaste palen voor de kademuur ter hoogte van het Euromotel is onbekend. Het bestek uit 1964 voor de bouw van een kademuur voor een Handelsmaatschappij langs de zuidzijde van de insteekhaven geeft een indruk (CTA 42869).
De N.V. Aannemingsmaatschappij v/h Hillen en Roosen Prinsengracht 1123 (schriftelijke opdracht 17 maart 1964; aannemingssom f 59.900,-) moest toen 14 m lange palen toepassen.
Ten gevolge van de werkwijze van de aannemer zijn "palen van 15 m' geheid, i.p.v. 14 m' Deze grotere lengte is voor rekening van de aannemer." (dagboek CTA A00013001142)

In 2015 is de inventaris van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht aan de Archiefbank van het Stadsarchief toegevoegd. Er zijn vergunningen verleend in de periode 1961-1980.

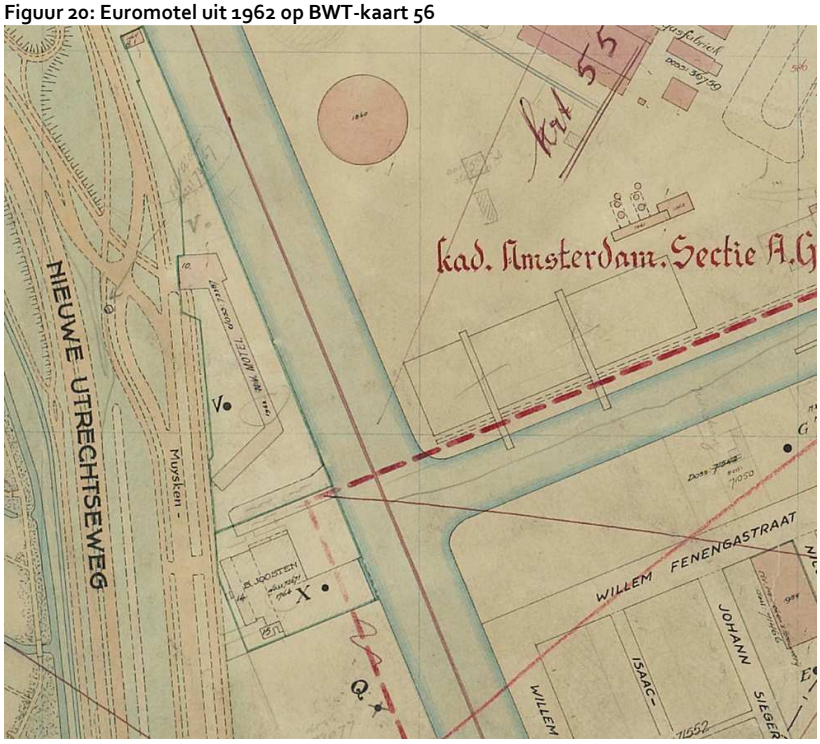
Tabel 2: Hinderwetvergunningen

inventaris	specificatie	periode
8926	Joan Muyskenweg 8 en Joan Muyskenweg Sectie AG nrs. 831 - 832	1963-1980
8764	Joan Muyskenweg kadaster sectie A, no. 1054, locatienummer 72134	1961
8926	Joan Muyskenweg 8 en Joan Muyskenweg Sectie AG nrs. 831 - 832	1963-1980

Bron: Stadsarchief Amsterdam; DMB-archief 30533

De architecten A. Staal en M. Ruys ontwierpen een uitbreiding van het Euromotel in 1967 (www.bonas.nl). Het gebouw is weergegeven op een kaart van Bouw- en Woningtoezicht (1947-1967) met als bouwjaar 1962.

Figuur 20: Euromotel uit 1962 op BWT-kaart 56

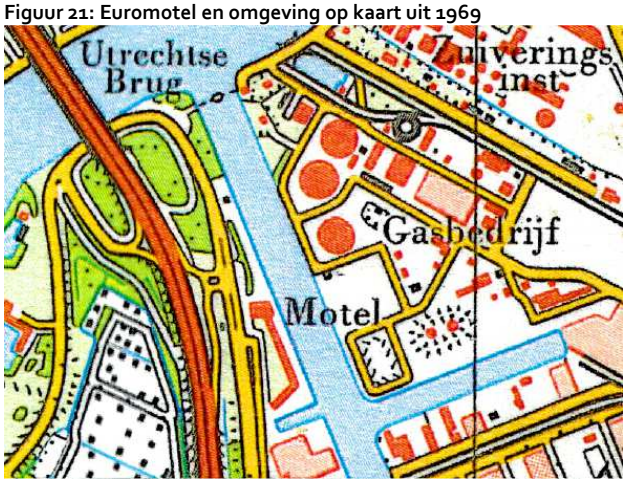


Bron: BWT regio 050, 051, 052, 053, 055 en 056

Noot: V = Raadsbesluit no. 83 -7 febr. 1962

De raad nam op 7 februari 1962 een besluit over voortdurende erfpacht voor het Euromotel-perceel (groen omlijnd op de BWT-kaart).

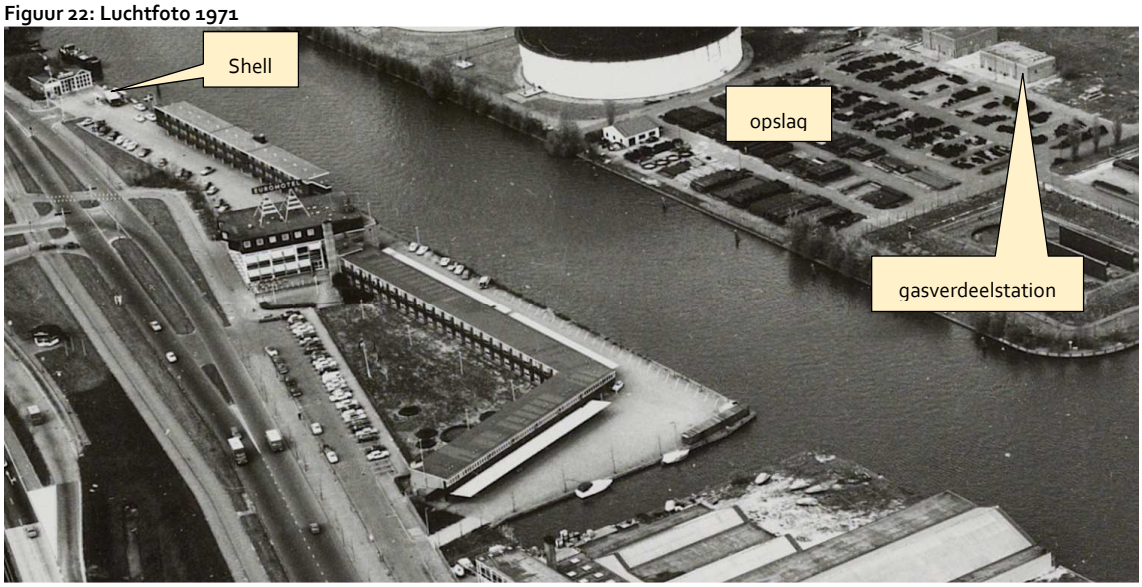
Figuur 21: Euromotel en omgeving op kaart uit 1969



Bron: Topografische Kaart 1:25.000 1967-1969 (Coll. Alfred Bakker)

Op een luchtfoto uit 1971 is het min of meer U-vormige Euromotel zichtbaar ten noorden van een insteekhaven op de westoever van de Duivendrechtsevaart.

Figuur 22: Luchtfoto 1971

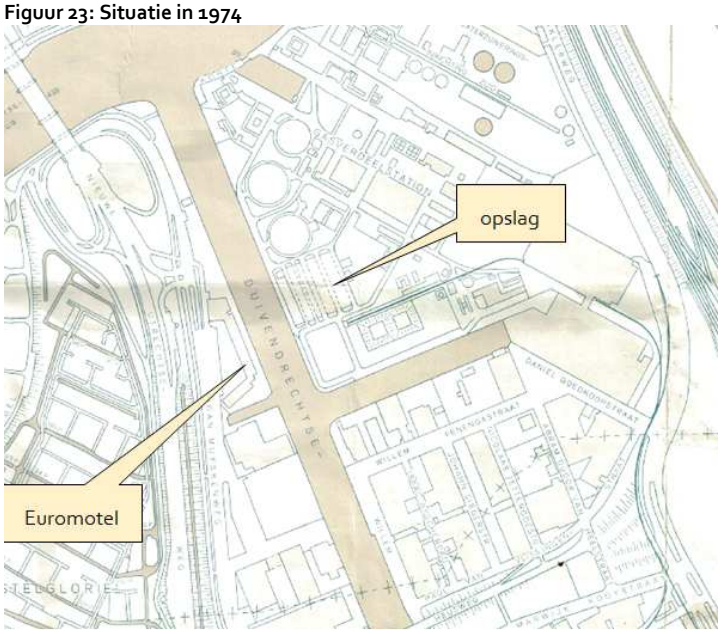


Bron: Beeldbank

De oostzijde van de vaart was in gebruik voor opslag van buizen en dergelijke. Ten oosten van het opslagterrein bevonden zich gasverdeelstations. In 1965 is een aardgasontvangstation gebouwd (CTA 42915) en in 1967 aardasontvangststation II (CTA 47002).

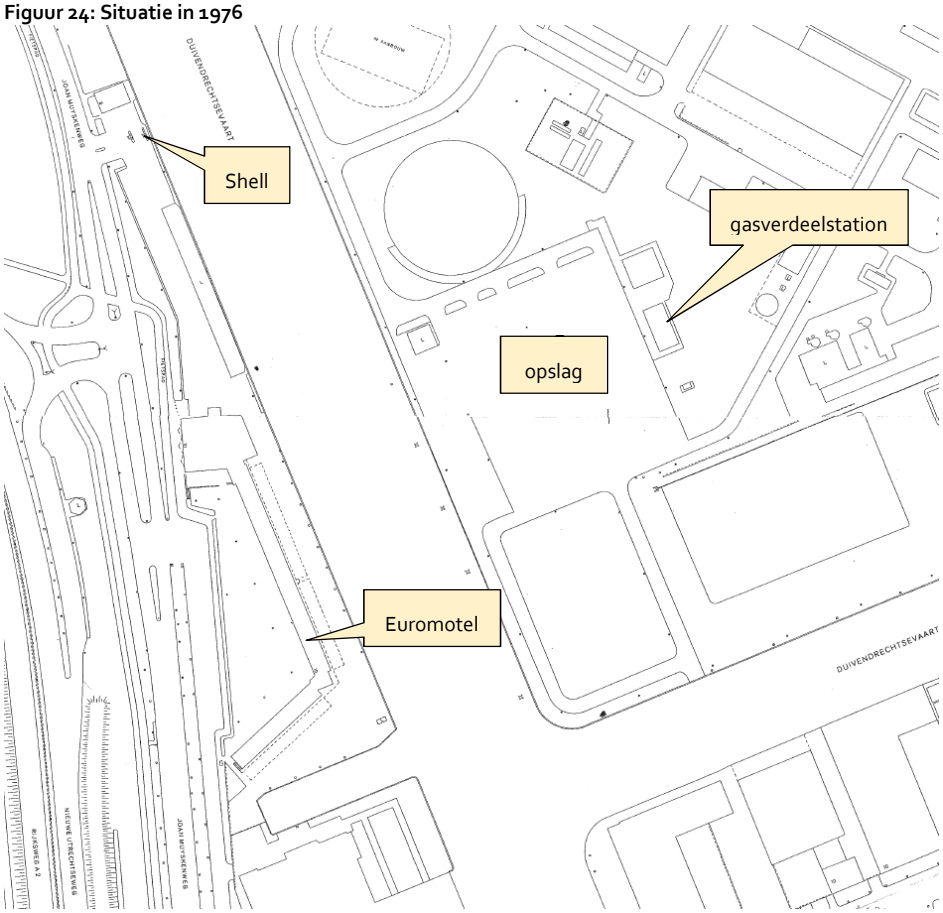
Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Figuur 23: Situatie in 1974



Bron: Kaart van Amsterdam 1:5.000 blad 1.3 (coll. Alfred Bakker)

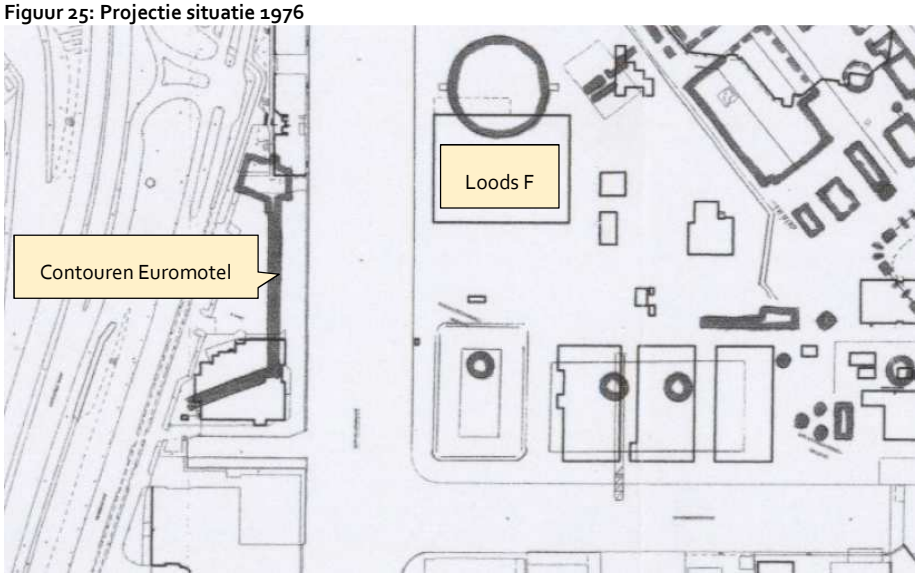
Figuur 24: Situatie in 1976



Bron: Kaart van Amsterdam 1:1.000, bladen N6 en O6, verkenning in 1976, druk in 1980

Het Ingenieursbureau Amsterdam heeft in 2004 een vooronderzoek Overamstel uitgevoerd. Daarin kwam het voormalige Euromotel als een mogelijk ondergronds obstakel naar voren.

Figuur 25: Projectie situatie 1976



Bron: IBA 2004, bijlage 17

Het Euromotel staat tegenwoordig bekend als "Mercure Hotel Amsterdam" (wikipedia), maar daar gingen wel sloop en nieuwbouw in twee fasen aan vooraf.

Altea Hotel

Boparai Associates ontwierp in 1989 het Altea Hotel aan de Joan Muyskenweg, met 180 kamers, vergaderruimte, health club en voorzieningen. Het gebouw kwam gereed in 1990 en telt 12 etages die tot een hoogte van 36,00 m reiken (www.boparai.nl/projectenlijst en www.emporis.de).
In een akte van 3 juli 1991 was sprake van "de sloop van het op het erfpachtterrein gestichte Euromotel en benzinestation en de realisatie en ingebruikname van het nieuwe Altea Hotel op dat terrein"
Uit een krantenbericht kan opgemaakt worden dat in 1993 sprake was van het Mercure (in plaats van Altea) Hotel:

> "In de avond van 19 april 1993 werd Tonnie van Maurik door het hoofd geschoten terwijl hij in zijn auto zat op het parkeerterrein van het Altea Hotel aan de Joan Muyskenweg (nu Mercure Hotel)" (Het Parool 2008)

Boparai Associates ontwierp in 1999 een uitbreiding van het bestaande hotel Mercure a/d Amstel met 185 nieuwe kamers en voorzieningen circa 16.800 m^2. De uitbreiding was gereed in 2002 (www.boparai.nl/projectenlijst)

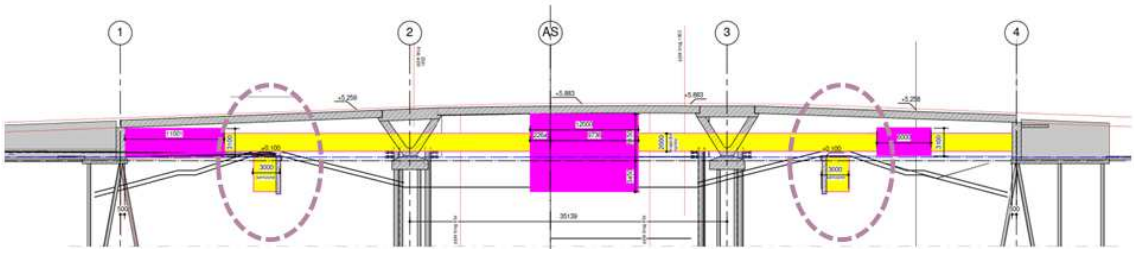
Stadsdeel Oost gaf in augustus 2017 vergunning voor: "Het legaliseren van 11 steigers ten behoeve van 21 ligplaatsen voor pleziervaartuigen en een zone van 100 meter lang ten behoeve van

nachtligplaatsen voor maximaal vijf rondvaartboten bij het Mercure hotel Amsterdam City [Joan Muyskenweg 10]" (bekendmakingen.amsterdam.nl)

Ontwerp brug

In het onderzoek naar de kade ter hoogte van het Mercure Hotel gaat Sweco uit van een (voorlopig) brugontwerp, waarbij de funderingen zich buiten de invloedssfeer van de bestaande kades bevinden.

Figuur 26: voorlopig brugontwerp



Bron: Sweco 2018

Bodemonderzoek

In mei 2018 heeft MWH geoffreerd voor het uitvoeren van een bodemonderzoek: Resultaten daarvan zijn nog niet bekend.

Oostzijde Duivendrechtsevaart

In de kade van de voorbereiding voor het Amstelkwartier zijn de bestaande kades geïnventariseerd en geïnspecteerd. Daarbij is gebleken dat de kade aan de oostzijde van de vaart (walmuur type D) aan een grotere horizontale gronddruk onderhevig is dan in het ontwerp is voorzien. (waterbodem sluit niet aan op de funderingsvloer)i

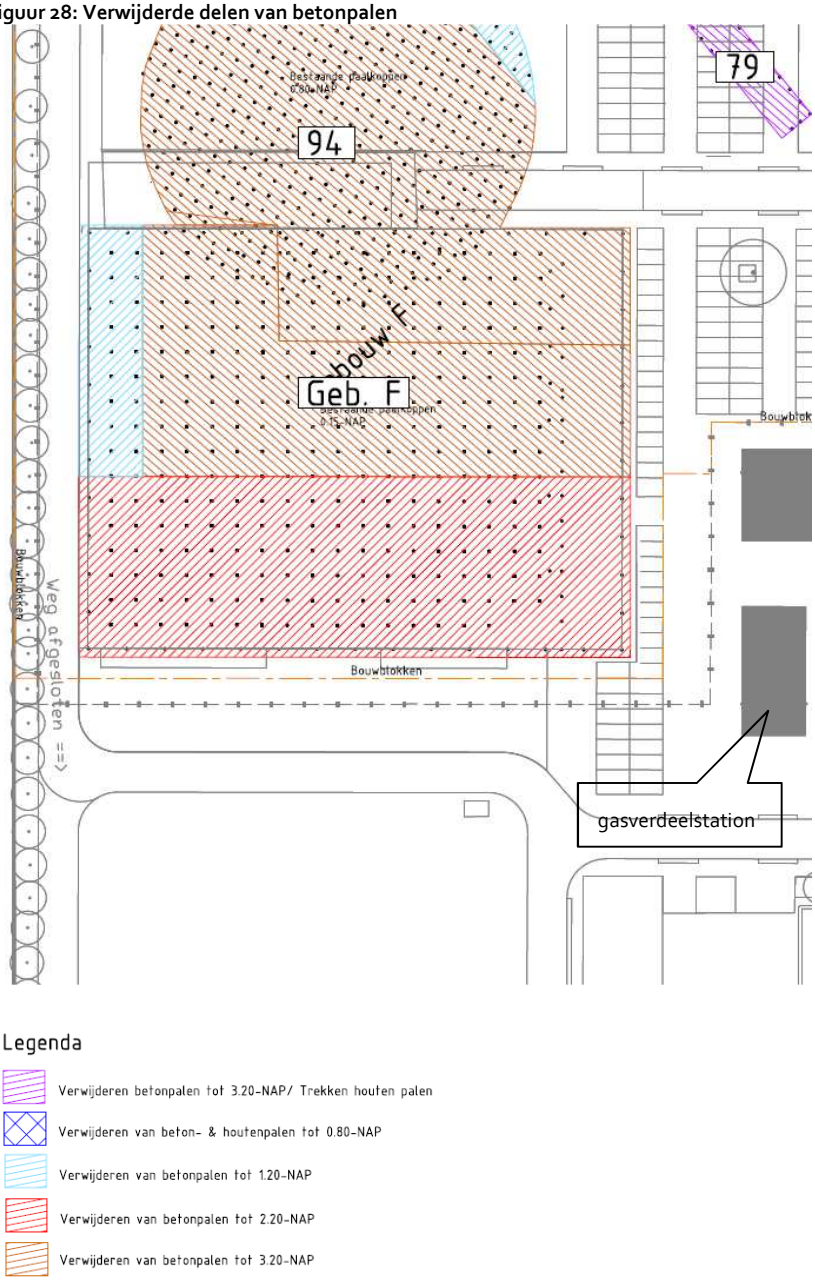
Figuur 27: Kademuur oostoever Duivendrechtsevaart

Bron: B. Ruizendaal

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.

Ter hoogte van de oostelijke oprit van de geplande brug stond tot 2015-2016 loods F. Onder de voormalige loods F worden de betonpalen in principe verwijderd tot een niveau van NAP -1,20 m, in de Gasuniestrook tot een niveau van NAP -2,20 m (Ingenieursbureau 2017 en Winkel 2018).

Figuur 28: Verwijderde delen van betonpalen



Bron: Ingenieursbureau 2017

Ter plaatse van het gasverdeelstation blijven de palen in de bodem achter dieper dan NAP -1,20 m (Winkel 2018).

Resumé civieltechnische werkzaamheden na 1945

In het onderzoeksgebied is de Duivendrechtsevaart gegraven in 1951 en 1955. Aan de oostzijde van de vaart zijn kademuren gebouwd in 1954.
De voormalige Groot Duivendrechtsepolder is omstreeks 1960 opgehoogd met een circa vijf meter dikke laag zand.
In de periode 1960-1962 is aan de westzijde van de vaart het Euromotel gerealiseerd. Ter hoogte van het motel is een kademuur gebouwd in 1962.
Het Euromotel is uitgebreid in 1969. Het motel is gesloopt eind jaren tachtig. In 1990 werd het Altea-hotel opgeleverd, dat in 1999 is uitgebreid.

Aan de oostzijde van de Duivendrechtsevaart zijn gasverdeelstations gebouwd en is loods F gerealiseerd. De loods is gesloopt, waarbij de betonpalen verwijderd zijn tot een diepte van NAP -1,20 m en plaatselijk NAP -2,20 m.
Ter plaatse van het gasverdeelstation zijn ook palen aanwezig dieper dan NAP -1,20 m.

Conclusies en aanbeveling ondergrondse obstakels

In de jaren zestig en zeventig heeft de voormalige Dienst der Publieke Werken op diverse plaatsen puinbergingen ingericht. Op de locatie is geen puinberging bekend.
De vloerbreedtes van de kademuren langs de Duivendrechtsevaart zijn bekend van gearchiveerde tekeningen.
Ter plaatse van het voormalige Euromotel kunnen zich funderingsresten bevinden in de vorm van palen. Funderingsbalken zijn onwaarschijnlijk. De stramienen van het hotel in 1961 (figuur 15) geven mogelijk een indruk van het palenplan.
De palen ter plaatse van de voormalige loods F zijn in situ vanaf dieptes van NAP -1,20 en -2,20 m.

Aanbevolen wordt om gearchiveerde tekeningen van de bouw en sloop van het Euromotel te traceren.
Nederlands Architectuurinstituut (-2013), nu "Het Nieuwe Instituut"
STAAf240 Foto eerste paal Euromotel met krantenartikel op achterzijde, april 1961

Bronnen

Bakker, M., S. Azdi, G. Wijnberg & P. Korrel (2006), Stadsatlas Amsterdam. Straatnamen en brugnamen verklaart. Uitgeverij Amsterdam Publishers
Dienst der Publieke Werken (1962), Walmuren Duivendrecht. Beton en metselwerken voor walmuren bij het Euromotel). Idem Palenplan voor walmuren t.b.v. het Euromotel (CTA 40190-2)
Dienst der Publieke Werken (1973), Overzicht puinbergplaatsen. Vol, in gebruik en geprojecteerd.
Dienst der Publieke Werken (1909-1980), Kaart van Amsterdam 1:1.000. Diverse bladen.
Hameleers, M. (2013), Kaarten van Amsterdam 1866-2012. Bussum: Thoth
Gemeenteblad (1946), No. 546. Aanleg industrieterrein Duivendrecht. GB afd. 1, pp. 731-732
Ingenieursbureau Amsterdam (2004), Vooronderzoek Overamstel; stand van zaken oktober 2004. Projectnummer 126832, d.d. 18 oktober.
Ingenieursbureau (2015), Historisch onderzoek Joan Muyskenweg: Ronette kavel. Projectnummer 45715. Notitie d.d. 22 januari 2015
Ingenieursbureau (2017), Overamstel, Amstelkwartier 2e fase, Weststrook. Projectnummer 28954 Tekeningnummer BE-AK2, 27-01-2017
Ingenieursbureau (2018), Project OAM-AK2_Brug DDV. Aansluiting brug DDV op de Joan Muyskenweg. Grenzen Milieukundig onderzoek. Projectnummer 2980002137, 01-03-2018
RWA (1997), Polders en waterkeringen
Het Parool, 13 augustus 2008, "Licht in zaak Van Maurik"
Sweco (2018), Rapportage kademuren Overamstel (Deel kademuur J.)Muyskenweg ter hoogte van Mercure/Delta Lloyd. Projectnummer: 358444. Datum: 16-05-2018
Wiersma, J. (1978), De naam van onze straat. Amsterdam: Stadsdrukkerij
Winkel, P. (2018), Email 20 juni 2018
Zandbergen, D. (2001), Biografische schets van Arthur Staal. Rotterdam: NAi