

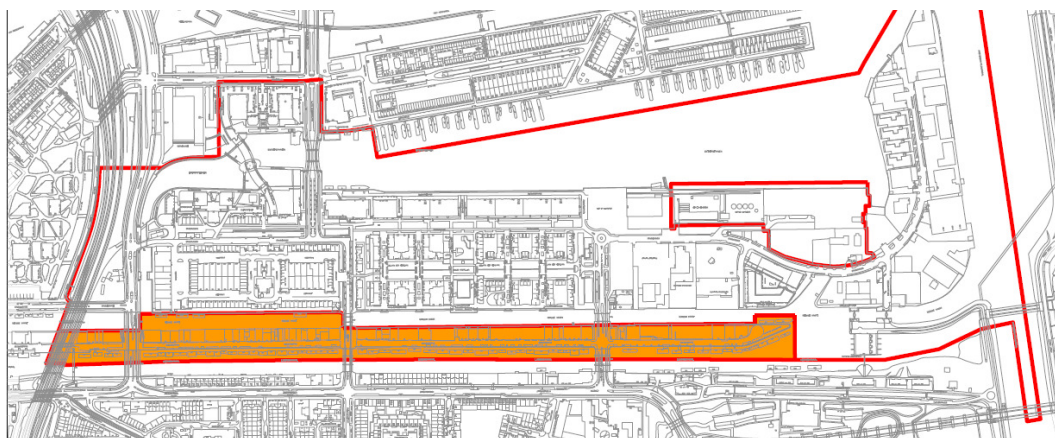


Quicksan te verwachten bodemkwaliteit Zeeburgerpad

Aan Silvia Blasius / Marian Harberink
Van Ingenieursbureau, F. van der Poel (adviseur Bodem)
Datum 11 februari 2016

Inleiding:

Voor de locatie Zeeburgerpad is in het kader van een voorgenomen wijziging van het bestemmingsplan (gemengd wonen/werken) een quickscan uitgevoerd van de te verwachten bodemkwaliteit. Hiertoe is de actuele informatie t.a.v. de kwaliteit van de bodem geraadpleegd in het bodeminformatiesysteem (NAZCA-I) van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Dit systeem geeft een volledig beeld van beschikbare bodeminformatie die bij het bevoegd gezag voor de Wet bodembescherming aanwezig is. Daarnaast zijn overige bronnen benaderd voor het achterhalen van historische gegevens.



Figuur 1: ligging locatie (oranje)

Historische informatie

Het onderzochte gebied wordt begrensd door het spoor (westzijde), de Nieuwe Vaart (noord- en oostzijde) en het Lozingskanaal (zuidzijde).

De Nieuwe Vaart is al voor 1800 aangelegd als verbindingskanaal tussen de Singelgracht (en later ook het Oosterdok) en het IJmeer. Het gebied ten noorden en ten zuiden van de Nieuwe Vaart (in het zuiden begrensd door de St. Antoniesdijk (tegenwoordig Zeeburgerdijk) maakte tot ca. 1893 deel uit van de Stads Rietlanden. Ten noorden van de Nieuwe Vaart werden rond die tijd veemarkten en abattoirs gevestigd.

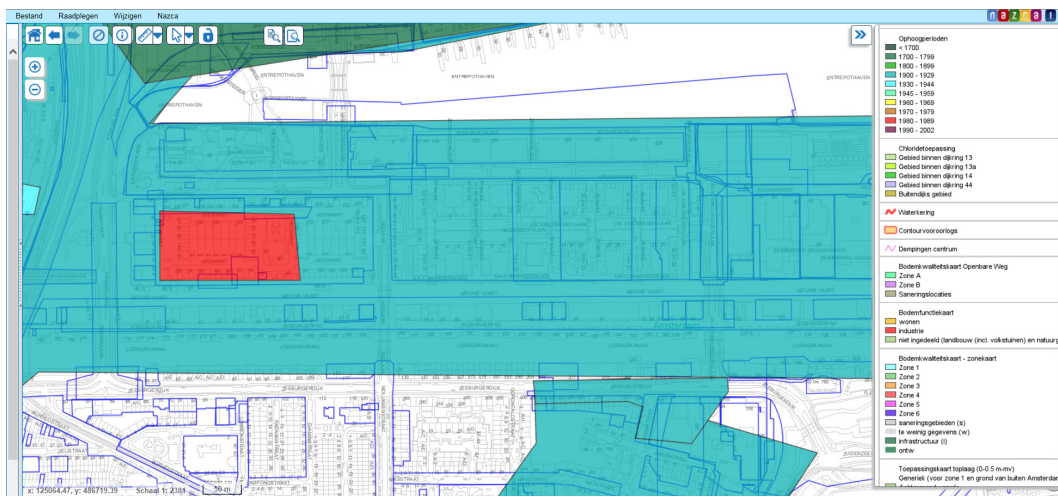
Rond 1894 werd tussen de Nieuwe Vaart en de St. Antoniesdijk een tweede kanaal in gebruik genomen, het Lozingskanaal. Tussen de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal ontstond zo een smalle strook land (tegenwoordig het Zeeburgerpad) die tot ca. 1910 braakliggend was.

Tussen 1910 en 1925 ontstond kleinschalige bebouwing op deze strook, vermoedelijk betrof het hier bedrijvigheid met aan- en afvoermogelijkheden langs beide kanalen. In 1930 was de gehele strook bebouwd en in gebruik genomen.

Bekend is dat in de loop van de tijd in elk geval een verffabriek, bouwbedrijven en brandstoffenhandels op het Zeeburgerpad gevestigd zijn (geweest). Dergelijke bedrijfsactiviteiten kunnen bodemverontreinigingen hebben veroorzaakt.

Ophooggeschiedenis

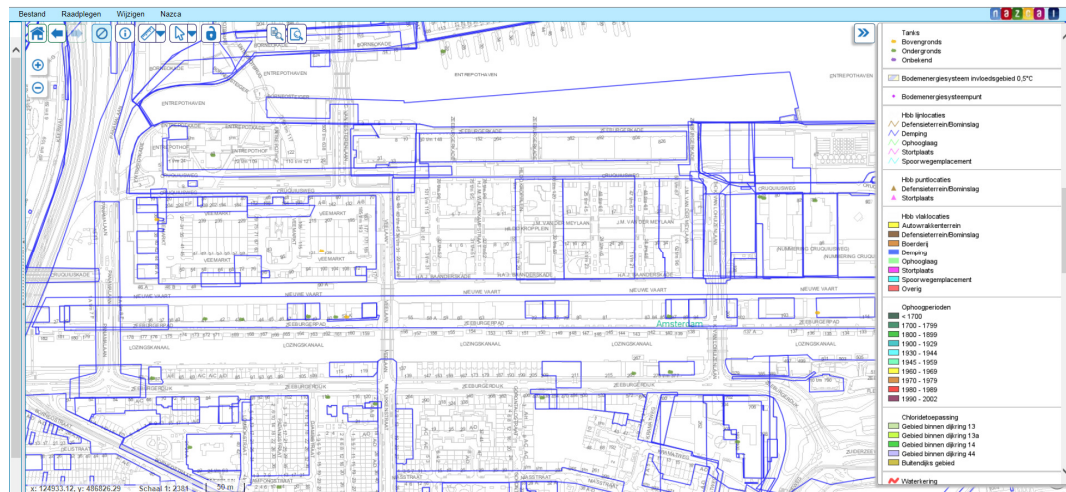
Het plangebied is opgehoogd in de periode 1900-1929. In deze periode werd vaak opgehoogd met verontreinigd materiaal. Regulier is deze ophoogperiode niet verdacht op asbest, echter ten noorden van dit gebied (Cruquiusweg) is vanaf 1912 de asbestcementfabriek Martinit in gebruik geweest, die mogelijk met het proceswater ook asbest heeft geloosd. Gezien het feit dat het Zeeburgerpad ontstaan is als (schier)eiland bij de aanleg van het Lozingskanaal, is vermoedelijk slib en zand uit het Lozingskanaal gebruikt voor de ophoging. Door mogelijke baggerwerkzaamheden vanuit het Lozingskanaal kan er mogelijk ook asbest op de landbodem van het Zeeburgerpad zijn terechtgekomen. Derhalve is naar onze mening het gebied wel verdacht op de aanwezigheid van asbest.



Figuur 2: Ophooggeschiedenis

Dempingen/stortlocaties/puntbronnen

In of in de directe omgeving van het onderzoeksgebied zijn puntbronnen. Ter plaatse van Zeeburgerpad 41 tot en met 53 zijn meerdere ondergrondse brandstoftanks bekend. Voor zover bekend uit de beschikbare gegevens hebben deze de bodemkwaliteit niet negatief beïnvloed. Er zijn geen dempingen of stortlocaties naar voren gekomen.

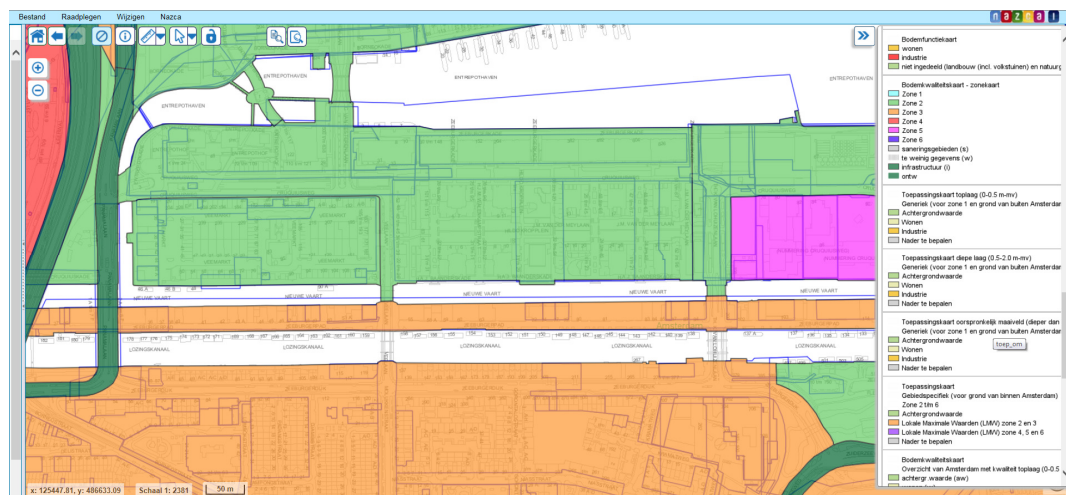


Figuur 3: Tanks en dempingen

Milieuhygiënische kwaliteit

Bodemkwaliteitskaart

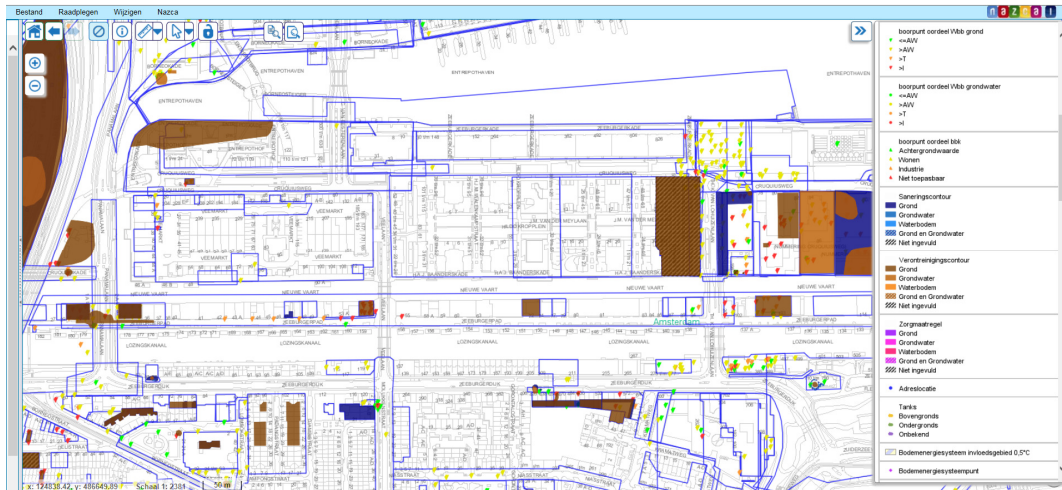
Het Zeeburgerpad is ingedeeld in de gezoneerde bodemkwaliteitskaart van Amsterdam, die gebruikt mag worden ter bepaling van de algemene bodemkwaliteit op onverdachte locaties. Op basis van de Bodemkwaliteitskaart (Bkk) is het plangebied gelegen in zone 3 (Industrie). Binnen deze zone zijn de boven- en ondergrond over het algemeen licht tot matig verontreinigd.



Figuur 4: Bodemkwaliteitskaart

Uitgevoerde bodemonderzoeken, saneringen en verontreinigingscontouren

Binnen het plangebied Zeeburgerpad zijn diverse onderzoeks- en saneringsgegevens bekend. Deze hebben allemaal betrekking op de landbodem (grond en grondwater). Van de waterbodem van het Loosdrechtkanaal en de strook rondom de aanwezige woonboten zijn geen bodemkwaliteitsgegevens bekend. Wel is uit waterbodemonderzoeken van andere watergangen in de omgeving bekend dat de waterbodem (zowel slib als vaste waterbodem) over het algemeen de kwaliteit 'niet toepasbaar' (zowel op de landbodem als onder water) hebben op basis van de aanwezige concentraties zware metalen.



Figuur 4: Uitgevoerde onderzoeken, boorpunten, verontreinigings- en saneringscontouren

Onderstaand volgt een samenvatting van de meest relevante bodemonderzoeken:

- Bij de realisatie van de nieuwbouw van Zeeburgerpad 31-35 (aan weerszijden van de Panamalaan) zijn in 2007 diverse verontreinigde grondlagen tot een diepte van 4,5 meter beneden maaiveld gesaneerd en verwijderd tot het niveau van de lokale achtergrondwaarde. De ontgravingen zijn deels aangevuld met schoon zand en deels geïsoleerd met de bebouwing;
- Ter plaatse van de kruising van het Zeeburgerpad met de Panamalaan en ter hoogte van Zeeburgerpad 35-37 is een sterke verontreiniging met zware metalen en minerale olie in de ondergrond aanwezig. Verdere details zijn niet bekend, maar aannemelijk is dat deze verontreiniging niet wordt gesaneerd of hoeft te worden gesaneerd vanwege de aanwezigheid van een asfaltverharding;
- Uit een bodemonderzoek in 2015 blijkt dat de bodem ter plaatse van de openbare weg tussen Zeeburgerpad 43 en 55 over het algemeen matig (en plaatselijk sterk) verontreinigd is met lood. Dit komt overeen met het algemene beeld volgens de Bkk.
- Ter plaatse van Zeeburgerpad 54 (voormalig bouwbedrijf) zijn in de bovengrond asbesthoudende puinlagen aangetroffen, en in de ondergrond matig tot sterke verontreinigingen met PAK en lood. De verontreinigingen zijn door middel van een verharding geïsoleerd;
- Ter plaatse van Zeeburgerpad 103 zijn in 2007 in zowel de boven- als de ondergrond lichte tot plaatselijk sterke verontreinigingen met zware metalen, PAK en minerale olie aangetoond.

Conclusie:

Op basis van historische gegevens is de verwachte algemene bodemkwaliteit van het Zeeburgerpad 'industrie', met plaatselijk (mogelijk gerelateerd aan bedrijfsactiviteiten) uitschieters van verontreinigingen boven interventiewaarde (sterk verontreinigd). Er zijn geen grootschalige gevallen van ernstige bodemverontreiniging bekend die noodzaken tot het spoedig nemen van sanerende maatregelen. Bij een bestemmingswijziging van 'industrie' naar 'gemengd wonen en werken' zullen plaatselijk sanerende maatregelen van de bodem noodzakelijk zijn voor de realisatie van bouwwerken. Indien de huidige isolatie van de bodem gehandhaafd blijft dan zijn er echter geen beperkingen om de functie Wonen te realiseren.

Aanbevolen wordt om bij vergevorderde planvorming voor herontwikkeling verkennend bodemonderzoek uit te voeren in het gehele plangebied. In de openbare weg kan een

dergelijk onderzoek zonder problemen worden uitgevoerd. Ter plaatse van de huidige panden/bedrijven kan dit het beste worden uitgevoerd na beëindiging van de bedrijfsactiviteiten.

Aandachtspunten

Op basis van het voorafgaande zijn deze aandachtspunten te noemen:

- De aanwezige verhardingen en wegfunderingen in het gebied moeten nader onderzocht worden voor hergebruik;
- Ter plaatse van de bedrijfspanden dient in elk geval ook in pandig onderzoek plaats te vinden van verhardingen en de onderliggende bodem;
- Op het gebied van archeologie moet rekening gehouden worden met een archeologisch bureauonderzoek, gevolgd door een inventariserend veldonderzoek en/of archeologische begeleiding tijdens de uitvoering;
- De locatie is niet verdacht van explosieven.

Bronnen

- NASCA-I, Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied;
- BMA 2011, Signaleringskaart;
- Bombs Away & Gemeente Amsterdam 2015, CE Bodembelastingkaart, concept 24 december 2015.