 Spaarndam,

 16 mei 2019

 Aan het College van Burgermeester en Wethouders

Gemeente Haarlemmermeer

Raadhuisplein 1,

2132 TZ Hoofddorp

Betreft: reactie op verkeeronderzoek Verharding onderzoek –en advies Spaarndammer Dijk te Spaarndam, Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude dd 15 Februari 2019 door Kiwa

Geacht college,

Na ons WOB verzoek aan u ontvingen wij bovengenoemd rapport over de te de inspectie en advies voor verbetering van de Spaarndammer Dijk (Hoge Dijk) tussen Spaarndam en Halfweg

 Deze dijk is in 2018 gerepareerd en na inspectie, afgesloten voor doorgaand verkeer.

 Na een WOB verzoek ontving de Dorpsraad van Spaarndam en heeft daarover de volgende vragen en opmerkingen.

1. Vastgesteld is dat de stijfheid van de fundatie onder de verharding relatief laag is en aanleiding geeft tot grote schuif en buigspanningen in de verharding, welke tot bezwijken leidden (verbrokkeling en scheurvorming).
2. Opmerkelijk is dat de bermen van de dijk relatief stijf zijn; er is in de loop van de tijd veel puin gestort in de bermen.
3. Twee scenario’s zijn verder uitgewerkt: scenario 1 betreft een gebied ontsluiting met ca 500 vrachtauto’s per dag en scenario 2 is een erfontsluiting met ca 120 vrachtauto’s per dag. Dat betekent dat de dijk dan open kan blijven voor de ontsluiting van het gebied.
4. De ontwerpen voor een deugdelijke verharding verschillen slechts marginaal; het verschil is 50 mm asfalt dikte.
5. Er worden twee alternatieven doorgerekend, waarbij de oude fundering in tact blijft. Afgezien van de geringe stijfheid van deze fundering laag is het van belang dat de kruinhoogte van de dijk in deze alternatieven verlaagd wordt. In antwoord op de zienswijze van de Dorpsraad over de afwaardering van Dijkkring 14 heeft het Hoogheemraadschap van Rijnland gesteld dat het huidige profiel van de dijk met een kerende hoogte van 2.75 plas NAP gehandhaafd dient te blijven na afwaardering. Een kopie van dit antwoord kan bij de Dorpsraad worden opgevraagd.
6. Het rapport laat onbesproken wat het effect is van regenwater. Afhankelijk van de rondte van het wegoppervlak loopt dit naar een berm, vanwaar het in het dijklichaam percoleert. Na langdurige regenval treedt verzadiging op van het kleilichaam onder de fundatie, met als gevolg een afname van de korrelspanning en toename van de waterspanning. Dat kan leiden tot overschrijding van de toelaatbare schuifspanning met lokaal bezwijken tot gevolg. Een deel van de oplossing van de geringe restlevensduur kan worden gezocht in het draineren of afvoeren van regenwater, zodat dit niet in het dijklichaam zakt.
7. Omdat in de restlevensduur berekeningen en ontwerpberekening voor de renovatie uitsluitend rekening wordt gehouden met vrachtverkeer kan de vraag gesteld worden om de openstelling te beperken voor zwaar verkeer. Ook een snelheid beperking voor zwaar verkeer tot 30 km/uur zou soelaas moeten bieden. Dat geldt dan uitsluitend voor de aanwonend boeren. Berzorgende vrachtauto’s met een massa boven 100 kN hebben dan een ontheffing nodig. Gedacht kan worden op een ontheffings beleid zoals dat wordt ingevoerd op de dijk in het oude deel van Spaarndam.
8. In de rest levensduur berekeningen van de huidige constructie wordt uitgegaan van 120 vrachtauto’s per richting per dag. De as last van deze vrachtauto’s is gesteld op 100 kN. In de ontwerpberekening (bijlage 6) is gebruik gemaakt van de verkeer spectrum, waar weliswaar 85% van de vrachtauto’s een massa < 100 kN heeft, maar dat de cumulatieve vervorming voornamelijk veroorzaakt wordt door de zwaardere vrachtauto’s (ruim 50% wordt veroorzaakt door 15% van het aanbod). Deze waarneming rechtvaardigt de suggestie om het zwaardere segment landbouw voertuigen niet sneller te laten rijden dan 30 km/uur. In de berekeningen wordt 50 km/uur aangehouden. Tevens dient de weg afgesloten te blijven voor doorgaand zwaar verkeer.
9. Diverse boorkernen zijn getrokken, waaruit bleek dat oude, maar ook nieuw asfalt verbrokkeld en gescheurd is. Omdat de dijk na reparatie is afgesloten doemt de vraag op waarom het nieuwe asfalt reeds slijtage schade vertoont. Is deze schade uitsluitend te wijten aan het zware bestemming verkeer (ongeveerde landbouw voertuigen), zij de reparaties slecht uitgevoerd of zijn de boorkernen beschadigd tijdens het trekken.
10. Het rapport maakt melding van klei, dat op het wegdek is aangetroffen. Dat is afkomstig uit de inlaagpolder, dat bestaat uit zee klei op een laag veen. Dat materiaal is ook gebruikt voor de bouw van de dijk.
11. Uit tellingen voor het project Ice Planet, uitgevoerd in opdracht van de gemeente, bleek dat gemiddeld op werkdagen 640 voertuigen over deze dijk reden. Dat is veel voor een afgesloten weg. Blijkbaar zijn fysieke maatregelen noodzakelijk, zoals een zwaar verkeersluis als in de Lage Weg.
12. De Hoge Dijk heeft onder andere de functie als ontsluiting van Spaarne Buiten. Zolang dit geen zwaar verkeer betreft hoeft dat volgens het rapport van KIWA geen probleem te zijn.

Samengevat pleit de Doprsraad ervoor om de dijk te renoveren volgens scenario 1.2 (dijk geschikt maken voor zwaar verkeer voor gebied ontsluiting voor minstens 20 jaar levensduur.

De kosten hiervoor zullen naar verwachting slechts marginaal hoger zijn dan het scenario om de dijk geschikt te maken voor erfafsluiting (120 vrachtauto’s per dag), wat minimaal noodzakelijk is om het lokale verkeer veilig over de dijk te laten rijden.