

Aan de raad van de gemeente  
LEIDSCHEENDAM-VOORBURG

Datum 3 juli 2012  
Onderwerp Raadsbrief: Voortgang Stompwijkseweg  
Categorie B

Verseonnummer 739250 / 743939  
Portefeuillehouder De heer Van Ostaijen  
Behandeld door De heer Kuper  
Samenvatting --

### **Aanleiding**

De toestand van het wegdek van de Stompwijkseweg en Dr. Van Noortstraat vormt al geruime tijd aanleiding voor veel klachten van omwonenden en gebruikers. Zo is er op veel plaatsen sprake van ernstige spoorvorming en verzakkingen. Aan beide wegen wordt jaarlijks veel onderhoudswerk verricht. Dit alles leidt tot veel overlast, onveilige situaties en aanzienlijke onderhoudskosten per jaar.

De reconstructie van de Stompwijkseweg en de Dr. Van Noortstraat is al bijna 20 jaar onderwerp van gesprek. Vanaf 1995 hebben diverse ingenieurbureaus onderzoek gedaan naar mogelijke constructieve oplossingen voor deze problematiek. Met name door de hoge kosten van de voorgestelde oplossingen is er tot op heden nog geen besluit genomen over de definitieve aanpak.

In april 2011 is over een lengte van circa 50 meter de damwand aan de Stompwijkseweg bezweken en is een deel van het wegdek en de kade in de Stompwijkse Vaart geschoven. Deze calamiteit heeft er toe geleid dat de aanpak van de gehele Stompwijkseweg en Dr. Van Noortstraat weer hoog op de agenda staat. Bestuurlijk is op 5 juli 2011 ingestemd met het voorstel voor de definitiefase verbetering Stompwijkseweg en Dr. Van Noortstraat.

De calamiteit is inmiddels hersteld, er zijn maatregelen genomen om nieuwe calamiteiten op andere plaatsen langs de Stompwijkseweg en Dr. Van Noortstraat te voorkomen en er wordt hard gewerkt aan de voorbereiding van de definitieve aanpak. Middels deze raadsbrief informeert het College u over de voortgang en stand van zaken van het gehele project.

Deze Raadsbrief is een vervolg op onze eerdere brieven van respectievelijk 17 juni 2011 (kenmerk 607407), 6 september 2011 (kenmerk 639401) en 29 november 2011 (kenmerk 673422).

Uit onderzoek is gebleken dat er voor het oplossen van het probleem op de korte termijn en het voorkomen van nieuwe calamiteiten in essentie twee oplossingsrichtingen zijn: het verlagen van de belasting op de kering en/of het versterken van de keerconstructie. Het verlagen van de belasting geschiedt door verkeersbeperkingen in te stellen: een beperking op de totale aslast en een beperking op de afstand tot waar het verkeer de beschoeiing mag naderen.

Het versterken van de keerconstructie gebeurt bij het oplossen van de calamiteit, waar onder meer gebruik gemaakt wordt van lichtere materialen en een sterkere constructie.

### **Herstel calamiteit**

Ballast Nedam is op 21 mei jongstleden gestart met het herstel van de calamiteit. Over de volle lengte van de verzakking zijn nieuwe betonnen damwandplanken geplaatst. Tevens zijn een laag zand en de oude stalen wegankers verwijderd. Als vervanger van het zware zand is lichter schuimbeton toegepast, waarmee de damwand ook is verankerd. Op het beton is vervolgens een laagje zand aangebracht, met daarop weer de bestrating.

Bij het verwijderen van de oude damwand bleken zich in de ondergrond meerdere obstakels te bevinden. De situatie bleek in de praktijk anders en gecompliceerder dan op basis van het voorafgaande onderzoek werd verwacht. Restanten van oude constructies bleken voor een belangrijk deel nog ter plaatse aanwezig te zijn, evenals een substantiële hoeveelheid puin aan de waterzijde van de kering.

Het verwijderen van de obstakels en het aanbrengen van de nieuwe damwand vergde uiteindelijk meer tijd dan gepland. Het herstel heeft zodoende 5 in plaats van 4 weken geduurd. Gedurende die periode is de weg afgesloten geweest voor auto- en landbouwverkeer. Fietzers hebben het merendeel van de tijd nog wel van de route gebruik kunnen maken.

Het herstel van de calamiteit heeft tevens belangrijke inzichten opgeleverd voor de definitieve aanpak. Hierop wordt verderop in de Raadsbrief nader ingegaan.

### **Verkeersmaatregelen**

Op instigatie van het Hoogheemraadschap is vorig jaar ter plekke van de calamiteit een aslastbeperking (maximaal 3.500 kg) ingesteld, die uiteindelijk door middel van een hoogtebeperking (het portaal) werd gehandhaafd. Met voortschrijdend inzicht heeft het Hoogheemraadschap aangegeven dat het portaal niet meer nodig was, aangezien de waterkerende functie van het dijklichaam niet in gevaar was. Voor het niet verder afschuiven van het wegdek is een beperking echter wel van belang. Op diverse andere plaatsen langs de Stompwijkseweg en Dr. Van Noortstraat dreigen zich bij ongewijzigd beleid vergelijkbare calamiteiten voor te doen.

Na overleg met vertegenwoordigers van de Adviesraad Stompwijk, LTO Rijn- en Vlietlanden en MKB-Stompwijk zijn buiten de bebouwde kom van Stompwijk aan beide zijden van de weg fietssuggestiestroken aangebracht en is eenrichtingverkeer voor vrachtauto's ingesteld waarbij het vrachtverkeer niet van Stompwijk in de richting Leidschendam mag rijden. Het eenrichtingverkeer is ingesteld tussen de Kniplaan en de Stompwijkse zijde van huisnummer 29 en wordt gehandhaafd met behulp van camera's met nummerherkenning. Het cameratoezicht is na het herstel van de calamiteit geactiveerd, er zijn nog geen eerste resultaten bekend.

Vanaf huisnummer 29 tot aan Leidschendam mag het vrachtverkeer wel in twee richtingen rijden. Op dit gedeelte bevindt zich aan de zijde van de vaart een beperkt aantal beschadigde cq kwetsbare plekken. Hier zijn aanvullende beschermende maatregelen getroffen in de vorm van wegversmallingen. De maximumsnelheid is bij deze versmallingen teruggebracht naar 30 km/uur. Aanliggende bedrijven zijn door middel van een brief hierover geïnformeerd. In deze brief zijn tevens een aantal "huisregels" voor eigen chauffeurs en leveranciers opgenomen. Op deze wijze is een optimum gezocht tussen leefbaarheid in de kern Stompwijk en bescherming van wegdek en kade op de Stompwijkseweg.

### **Definitieve aanpak**

Voor de definitieve aanpak van de Stompwijkseweg en Dr. Van Noortstraat wordt thans de definitiefase doorlopen. Hierin worden alle aspecten in beeld gebracht die een rol kunnen spelen bij het realiseren van de definitieve oplossing. In de definitiefase worden ook nadrukkelijk de mogelijkheden van andere, innovatieve aanbestedingswijzen onderzocht. Het resultaat van de definitiefase is een Programma van Eisen; inclusief een kostenraming.

Gemeente en Hoogheemraadschap hebben medio 2011 vastgesteld dat er raakvlakken zijn tussen de werkzaamheden van beide overheden aan de weg en de kade. Besloten is dat het wenselijk is een gezamenlijke aanpak te verkennen voor verbetering van de Stompwijkseweg en de kade op zowel de korte als de lange termijn. Deze verkenning maakt onderdeel uit van de definitiefase en verloopt voorspoedig.

In het voorgaande is al opgemerkt dat het herstel van de calamiteit tevens belangrijke inzichten heeft opgeleverd voor de definitieve aanpak. Duidelijk is in ieder geval dat er nog aanvullend archiefonderzoek en mogelijk ook extra veldwerk (sonderingen direct aan de waterzijde) gedaan moet worden. Er is direct gestart met het archiefonderzoek.

De resultaten van het archiefonderzoek ("wat is wanneer gedaan") worden meegenomen in de thans lopende definitiefase. Op basis hiervan moet duidelijk worden wat zich her en der nog in de ondergrond bevindt cq kan bevinden. De definitiefase zal als gevolg hiervan ook enigszins uitlopen in de tijd. Naar verwachting zijn de resultaten van de definitiefase nu in het najaar beschikbaar.

Het college van Leidschendam-Voorburg,

mr. ing. J. Eshuis  
secretaris

drs. J.W. van der Sluijs  
burgemeester