

**PLANBESCHRIJVING HOEDEKENSKERKE
RENTANT [W4B]
PZDT-R-10289 ONTW.
VERBETERING STEENBEKLEDING**

PROJECTBUREAU ZEEWERINGEN

7 december 2010
075138326:B
C03011/000117



Inhoud

| | |
|--|-----------|
| Samenvatting | 4 |
| 1 Inleiding | 7 |
| 2 Situatiebeschrijving | 9 |
| 2.1 De dijk | 9 |
| 2.1.1 Huidige situatie | 9 |
| 2.1.2 Opbouw en bekleding | 10 |
| 2.1.3 Eigendom en beheer | 10 |
| 2.1.4 Veiligheidstoetsing | 10 |
| 2.2 LNC-waarden | 10 |
| 2.2.1 Landschap | 11 |
| 2.2.2 Natuur | 11 |
| 2.2.3 Cultuurhistorie | 13 |
| 2.3 Overige aspecten | 14 |
| 3 Randvoorwaarden en uitgangspunten | 15 |
| 3.1 Algemeen | 15 |
| 3.2 Randvoorwaarden | 15 |
| 3.2.1 Veiligheid | 15 |
| 3.2.2 Natuur | 16 |
| 3.3 Uitgangspunten | 18 |
| 3.3.1 Veiligheid | 18 |
| 3.3.2 Kosten | 18 |
| 3.3.3 Landschap | 18 |
| 3.3.4 Natuur | 19 |
| 3.3.5 Cultuurhistorie | 19 |
| 3.3.6 Milieubelasting | 20 |
| 3.3.7 Overige aspecten | 20 |
| 4 Keuze ontwerp | 21 |
| 4.1 Mogelijke oplossingen | 21 |
| 4.2 Uiteindelijke keuze | 21 |
| 5 Ontwerp en plan | 23 |
| 5.1 Ontwerp nieuwe dijkbekleding | 23 |
| 5.1.1 Kreukelberm en teenconstructie | 23 |
| 5.1.2 Zetsteenbekleding | 24 |
| 5.1.3 Steenslagasfaltbeton | 24 |
| 5.1.4 Ingegoten breuksteen | 24 |
| 5.1.5 Overgangsconstructies | 25 |
| 5.1.6 Berm | 25 |
| 5.2 Voorzieningen gericht op de uitvoering van het werk | 25 |

| | | |
|----------------|---|-----------|
| 5.3 | Voorzieningen ter beperking van nadelige gevolgen | 25 |
| 5.3.1 | Landschap | 25 |
| 5.3.2 | Natuur | 26 |
| 5.3.3 | Cultuurhistorie | 26 |
| 5.3.4 | Overig | 26 |
| 5.4 | Voorzieningen ter bevordering van LNC-waarden | 26 |
| 5.4.1 | Landschap | 26 |
| 5.4.2 | Natuur | 27 |
| 5.4.3 | Cultuurhistorie | 27 |
| 6 | Effecten | 28 |
| 6.1 | Landschap | 28 |
| 6.2 | Natuur | 28 |
| 6.3 | Cultuurhistorie | 29 |
| 6.4 | Overig | 29 |
| 7 | Procedures en besluitvorming | 31 |
| 7.1 | M.e.r.-beoordeling | 31 |
| 7.2 | Planvaststelling en goedkeuringsprocedure | 31 |
| 7.3 | Natuurbeschermingswet 1998 | 31 |
| 7.4 | Vergunningen en ontheffingen | 32 |
| Bijlage 1 | Referenties | 35 |
| Bijlage 2 | Figuren | 37 |
| Bijlage 3 | Details afsluiting onderhoudspad | 38 |
| Bijlage 4 | Transportroute | 39 |
| Colofon | | 40 |

Samenvatting

In 2012 vindt de uitvoering plaats van de dijkverbetering van het dijkvak Hoedekenskerke restant. Het werk maakt deel uit van het project Zeeweringen. Hierin werken Rijkswaterstaat en de Zeeuwse waterschappen samen aan het versterken van de dijken in Zeeland. Om veiligheidsredenen mogen werkzaamheden waarbij de bestaande steenbekleding wordt opengebroken alleen buiten het stormseizoen, van 1 april tot 1 oktober, worden uitgevoerd. Voorbereidende werkzaamheden en het overlagen van bestaande bekleding zijn wel toegestaan binnen het stormseizoen.

De belangrijkste punten uit deze planbeschrijving zijn hier samengevat.

De huidige dijk

Het dijkvak ligt aan de noordzijde van de Westerschelde in de gemeente Borssele, en valt onder het beheer van het waterschap Scheldestromen. Het gedeelte dat is geselecteerd voor verbetering ligt in de voormalige veerhaven tussen dp 372+58 m en dp 375 en heeft een lengte van ongeveer 242 m.

Het dijktraject tussen dp 353 en dp 376 is in 2006 in het kader van Project Zeeweringen verbeterd. Het havenplateau dient nog verbeterd te worden. Dit deel is gelegen tussen dp 373 +62m en dp 374 +43m en wordt "Hoedekenskerke Restant" genoemd. Verbetering van het havenplateau was niet uitgevoerd vanwege plannen waarbij de bestaande haven geheel zou wijzigen. De wens bestaat om het paviljoen restaurant "De Steiger" op een andere locatie te herbouwen. De gemeente onderzoekt de mogelijkheid om het bestemmingsplan hierop aan te passen. Bij het ontwerp is ervan uitgegaan dat het restaurant op het haven plateau wordt verwijderd.

De haven is aan de oostzijde afgeschermd door een 300 m lange golfbreker welke onder dagelijkse omstandigheden bescherming biedt tegen golfaanval. De golfbreker maakt geen onderdeel uit van de primaire waterkering. In de haven is een aanlegsteiger voor plezierjachten ter hoogte van de damwandkade. De havenmonding is georiënteerd op het zuidoosten en ligt direct aan de stroomgeul het Middelgat.

Het havenplateau is op een niveau van NAP + 3,70 m en is bekleed met een klinkerverharding met daaronder zand. Op het plateau naast het paviljoen restaurant staat een voormalig wachthuisje van de voormalige veerdienst Hoedekenskerke - Terneuzen.

Tussen dp 373+62 m en dp 374+25 m is het talud voor het plateau bekleed met basalt en voor het resterende is een damwandconstructie aanwezig welke in slechte staat verkeerd. De berm en het bovenbeloop, het overige deel van de boventafel, zijn met klei en gras bekleed. De berm begint op een niveau van circa NAP + 5,8 m.

Het talud van de aangrenzende dijkvakken is al verbeterd en bekleed met betonzuilen.

Afbeelding

Planlocatie en omgeving.

**Toetsing van de dijk**

De Waterwet schrijft voor dat de dijkbeheerder iedere zes jaar de dijken toetst aan de veiligheidsnorm (voorheen was dit vastgesteld door de Wet op de Waterkering). In Zeeland is de veiligheidsnorm vastgesteld op 1/4000 keer per jaar. Eenvoudig gezegd moet een dijk in Zeeland een zeer zware stormvloed kunnen weerstaan met een gemiddelde kans van voorkomen van 1/4000 per jaar.

Het eindoordeel van de toetsingen luidt als volgt:

- § Alle aanwezige bekledingen zijn afgekeurd.
- § De aanwezige damwand is afgekeurd.

De nieuwe constructie

Bij het ontwerp van de nieuwe bekleding is rekening gehouden met beschikbaarheid van herbruikbaar materiaal, inpasbaarheid in het landschap, de technische en ecologische toepasbaarheid van verschillend bekledingstypen, uitvoerings- en beheersaspecten, en kosten.

De huidige basaltbekleding wordt versterkt door een volledig gepenetreerde overlagingconstructie van breuksteen 10-60 kg afgestrooid met lavasteen.

De damwandconstructie wordt verbeterd door een aansluiting hierop met gepenetreerde breuksteen welke goed aansluit op de overlagingconstructie. Op deze wijze wordt in de haven een constructie gerealiseerd van volledig gepenetreerde breuksteen afgestrooid met lavasteen.

Het havenplateau wordt bekleed in asfalt met een funderingsconstructie van hydraulische fosforslakken. In overleg met de gemeente Borssele wordt de toplaag van het asfalt afgewerkt met een zogenaamde "streetprint" in de vorm van straatklinkers, wat leidt tot een cultuurhistorische en landschappelijke verbetering.

De huidige dijk achter het havenplateau wordt versterkt met een bermconstructie op ontwerppeil. De aansluitende delen op het havenplateau zijn al versterkt met een buitenberm op NAP + 6,40 m, die met afritten aansluit op het havenplateau. Het talud boven het havenplateau zal ook uitgevoerd worden in betonzuilen zoals de aangrenzende helling van de al uitgevoerde verbetering.

Door tegen het huidige dijkprofiel een bermconstructie op ontwerppeil aan te leggen ontstaat er tevens een doorgaande onderhoudsstrook. De huidige afrit naar het havenplateau nabij dp 375 komt hierdoor te vervallen en de afrit nabij dp 373 blijft wel gehandhaafd. Om een toekomstige kruinverhoging naar de buitenzijde mogelijk te maken dient de aanwezige buitendijkse bebouwing te worden gesloopt. Een verhoging van de dijk naar de binnenzijde is uitgesloten door de aanwezigheid van het stationnetje Hoedekenskerke.

Effecten op de omgeving

Het projectgebied ligt binnen de Natura 2000 gebied Westerschelde en Saeftinghe. Door het treffen van een aantal mitigerende maatregelen zijn er geen significante effecten te verwachten op soorten en habitats die binnen het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 een beschermde status genieten.

Ook voor de soorten die op grond van de Flora- en faunawet bescherming genieten, zijn de mitigerende maatregelen voldoende om wezenlijke effecten te voorkomen. Het aanpassen van bekledingen leidt bij vervanging in de eerste instantie altijd tot negatieve effecten op de natuurwaarden. Door het verwijderen of overlagen van de huidige bekleding wordt de begroeiing op de bekleding (met de daarvan afhankelijk fauna) ook verwijderd. Deze effecten kunnen niet voorkomen worden, maar zijn slechts tijdelijk van aard. Nadat de nieuwe bekleding is aangebracht, zullen zich op termijn weer natuurwaarden ontwikkelen.

Omdat in het ontwerp tegemoet wordt gekomen aan het landschapsadvies, zijn geen negatieve effecten te verwachten ten aanzien van het landschap.

Uitgangspunt met betrekking tot cultuurhistorie is dat de aanwezige cultuurhistorie, waar mogelijk, wordt behouden. Er zullen door de dijkwerkzaamheden geen cultuurhistorische objecten verdwijnen.

De aan- en afvoer van materieel en goederen heeft voor de omgeving (omwonenden, recreanten, nabijgelegen bedrijven) slechts tijdelijke geluidsoverlast of (verkeers)hinder tot gevolg. Door een zorgvuldige keuze van transportroutes zal de verkeershinder tot een minimum worden beperkt.

HOOFDSTUK 1

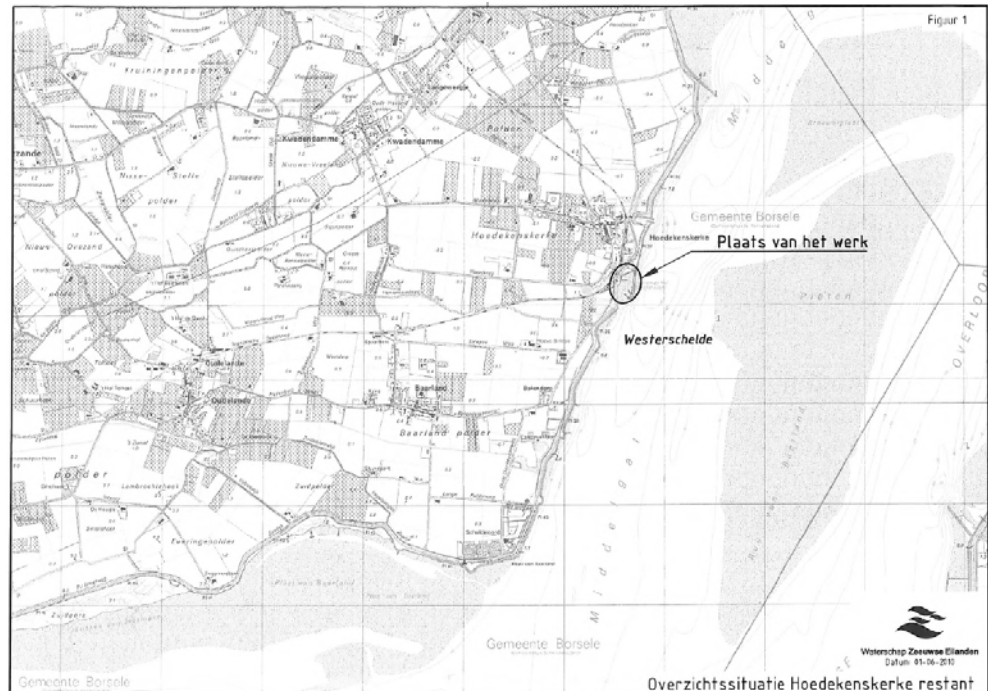
Inleiding

Een groot deel van de Nederlandse dijken wordt aan de zeezijde tegen golven beschermd door een steenbekleding. Uit waarnemingen van de Zeeuwse waterschappen en onderzoek van de Technische Adviescommissie voor de Waterkeringen (TAW) is gebleken dat veel steenbekledingen in Zeeland onvoldoende tegen zeer zware stormen bestand zijn en niet voldoen aan de veiligheidsnorm. Ze zijn in veel gevallen te licht. Daarom is in 1996 het project Zeeweringen gestart en werken Rijkswaterstaat en de Zeeuwse waterschappen samen in het projectbureau Zeeweringen. Doel van het project is de met steen beklede delen van de buitentaluds van de dijken te verbeteren op de plaatsen waar dat nodig is. Andere aspecten aangaande de sterkte van de dijken blijven in principe buiten beschouwing.

Voor de uitvoering in 2012 zijn meerdere dijkvakken langs de Oosterschelde en Westerschelde uitgekozen, waaronder het traject Hoedekenskerke Restant. Het dijkvak heeft een lengte van ongeveer 242 m. Zie onderstaande afbeelding en Figuur 1 van Bijlage 2.

Afbeelding 1

Planlocatie en omgeving.



Na de verbetering moet de steenbekleding van dit dijktraject voldoen aan de veiligheidsnorm zoals die is vastgelegd in de Waterwet. Veiligheid heeft de eerste prioriteit, maar bij de dijkverbetering is er ook aandacht voor de gevolgen van het werk voor landschap, natuur, cultuurhistorie (de zogenoemde LNC-waarden) en eventuele andere belangen.

Deze planbeschrijving (met bijlagen) bevat alle informatie die relevant wordt geacht voor de inspraakprocedure en de uiteindelijke besluitvorming. Naast een beschrijving van de situatie op en rond het traject en de randvoorwaarden en uitgangspunten die bij de uitwerking van dit plan zijn gehanteerd, vindt er een onderbouwing en beschrijving plaats van het nieuwe ontwerp. Ten behoeve van de uitvoering zijn maatregelen opgenomen en worden voorzieningen, die zullen worden getroffen om eventuele nadelige effecten van het werk op de LNC-waarden te beperken (mitigerende en verbetermaatregelen), beschreven. Afsluitend wordt ingegaan op de te volgen procedures en de besluitvorming rond dit plan.

Deze planbeschrijving is een samenvatting van het technisch ontwerp en de uitgevoerde natuurtoetsen. Alle relevante documenten zijn vermeld in de lijst met referenties (Bijlage 1).

De planbeschrijving is bedoeld:

- § als m.e.r.-beoordelingsnotitie, zoals bedoeld in artikel 7.8a eerste lid van de Wet milieubeheer;
- § als plan zoals bedoeld in artikel 5 van de Waterwet
- § als basis voor het aanvragen van vergunningen en/of ontheffingen, waaronder de ontheffing van de bepalingen in de Flora- en faunawet en vergunningen op grond van de natuurbeschermingswet 1998.

Volgens de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, die geïmplementeerd is in de Natuurbeschermingswet 1998, moet voor ingrepen die mogelijk een significant effect op de natuurwaarden hebben een 'passende beoordeling' worden uitgevoerd. De resultaten van de beoordeling zijn in deze planbeschrijving meegenomen. In het kader van de Flora- en faunawet dient vastgesteld te worden of een ontheffing noodzakelijk is.

De planbeschrijving is door het projectbureau Zeeweringen opgesteld in overleg met de beheerder van de dijk, het waterschap Scheldestromen. Na vaststelling van de planbeschrijving door de beheerder wordt dit ontwerpplan zowel bij de beheerder als bij de provincie Zeeland ter inzage gelegd. Gedurende de inspraakperiode krijgt eenieder de gelegenheid om zijn of haar zienswijze over het plan aan de provincie kenbaar te maken. Mogelijk zijn de zienswijzen voor de beheerder aanleiding om het plan te wijzigen. De zienswijzen en de (eventueel gewijzigde) planbeschrijving worden vervolgens definitief vastgesteld door de beheerder en ter goedkeuring aan Gedeputeerde Staten van Zeeland voorgelegd. Hun besluit over de goedkeuring wordt binnen zes weken bekendgemaakt.

Voordat Gedeputeerde Staten het plan goedkeuren, beslissen zij of het al dan niet noodzakelijk is om voorafgaand aan het goedkeuringsbesluit een milieueffectrapport te laten opstellen.

HOOFDSTUK 2

Situatiebeschrijving

2.1 DE DIJK

2.1.1 HUIDIGE SITUATIE

Het dijkvak Hoedekenskerke Restant ligt aan de noordzijde van de Westerschelde, in de gemeente Borssele. Het traject valt onder het beheer van het waterschap Scheldestromen. De situatie en het projectgebied zijn weergegeven in Figuur 1 en Figuur 2 van Bijlage 2. Het gedeelte dat is geselecteerd voor verbetering ligt in de voormalige veerhaven tussen dp 372+58 m en dp 375 en heeft een lengte van ongeveer 242 m.

De haven is aan de oostzijde afgeschermd door een 300 m lange havendam 'Zeedijk' welke onder dagelijkse omstandigheden bescherming biedt tegen golfaanval. De ingang van de haven ligt aan de zuidoost zijde. Een aanlegsteiger voor plezierjachten is gelegen in de haven ter hoogte van de damwandkade. De golfbreker maakt geen onderdeel uit van de primaire waterkering. In de haven is een aanlegsteiger voor plezierjachten ter hoogte van de damwandkade. De havenmonding is georiënteerd op het zuidoosten en ligt direct aan de stroomgeul het Middelgat.

Hoedekenskerke was een belangrijke veerhaven aan de Westerschelde met veerdiensten naar Antwerpen en Terneuzen. De laatste veerdienst werd in 1972 opgeheven omdat de haven onderhavig was aan verzanding. Sinds 1998 vaart in de zomermaanden een fietsvoetveer naar Terneuzen. Dichtbij de haven is het station van de toeristische stoomtreindienst Goes-Hoedekenskerke. Een paviljoen restaurant "De Steiger" met daarnaast een voormalig wachthuisje van de voormalige veerdienst zijn aanwezig op het havenplateau.

Het dijktraject tussen dp 353 en dp 376 is in 2006 in het kader van Project Zeeweringen verbeterd. Het havenplateau dient nog verbeterd te worden. Dit deel is gelegen tussen dp 373 +62m en dp 374 +43m en wordt "Hoedekenskerke Restant" genoemd. Verbetering van het havenplateau was niet uitgevoerd vanwege plannen waarbij de bestaande haven geheel zou wijzigen. De wens bestaat om het paviljoen restaurant "De Steiger" op een andere locatie te herbouwen. De gemeente onderzoekt de mogelijkheid om het bestemmingsplan hierop aan te passen. Bij het ontwerp is ervan uit gegaan dat het restaurant op het havenplateau wordt verwijderd.

2.1.2 OPBOUW EN BEKLEDING

De karakteristieke dwarsprofielen van het havenplateau zijn weergegeven in Figuur 6 en Figuur 7 van Bijlage 2. Hieronder wordt beschreven hoe de bekleding in principe is opgebouwd.

Het profiel van de dijk bestaat in het algemeen uit de teen, de ondertafel, de boventafel, de berm en het bovenbeloop. De scheiding tussen de onder- en de boventafel ligt op het niveau van Gemiddeld Hoogwater (GHW), NAP + 2,31 m.

Het talud van de aangrenzende dijkvakken is al verbeterd en bekleed met betonzuilen.

Het havenplateau is bekleed met een klinkerverharding met daaronder zand. Het talud voor het plateau is bekleed met basalt tussen dp 373+62 m en dp 374+25 m. Langs het resterende deel voor het havenplateau is een damwandconstructie aanwezig, welke in slechte staat verkeerd. De berm en het bovenbeloop, het overige deel van de boventafel, zijn met klei en gras bekleed. De berm op het deel naast het havenplateau begint op een niveau van circa NAP + 5,8 m.

De dijk achter het terrein is afgedekt met klei en begroeid met gras. De maaiveldhoogte van het havenplateau ligt tussen NAP + 3,30 m aan de waterzijde en NAP + 3,80 m aan de dijkzijde. Dit is lager dan de berm en onderhoudswegen van de al eerder vernieuwde constructie er omheen.

2.1.3 EIGENDOM EN BEHEER

Het dijkvak ligt aan de Westerschelde en valt onder het beheer van het waterschap Scheldestromen.

2.1.4 VEILIGHEIDSTOETSING

De Waterwet schrijft voor dat de dijkbeheerder iedere zes jaar de dijken toetst aan de veiligheidsnorm. In Zeeland is de veiligheidsnorm vastgesteld op 1/4000 keer per jaar. Eenvoudig gezegd moet een dijk in Zeeland een zeer zware stormvloed kunnen weerstaan met een gemiddelde kans van voorkomen van 1/4000 per jaar.

Het waterschap Scheldestromen heeft de gezette bekledingen langs het gehele dijkvak geïnventariseerd en globale en gedetailleerde toetsingen uitgevoerd. Bij deze toetsingen is het merendeel van de bekledingen als 'onvoldoende' beoordeeld. Controle en vrijgave hierop is uitgevoerd door het projectbureau Zeeweringen [lit. 2].

Het eindoordeel van de toetsingen luidt als volgt:

- § Alle aanwezige bekledingen zijn afgekeurd.
- § De aanwezige damwand is afgekeurd.

2.2 LNC-WAARDEN

De Waterwet schrijft voor dat bij dijkverbeteringen altijd rekening moet worden gehouden met alle bij de uitvoering van het plan betrokken belangen. Dit geldt vooral voor de natuurwaarden in het projectgebied die op grond van de Natuurbeschermingswet en Flora- en faunawet een beschermde status hebben.

2.2.1

LANDSCHAP

De zeeweringen langs de Westerschelde bestaan grofweg uit een stelsel van dijken en dammen. Beide elementen hebben in principe een sterk en duidelijk cultuurtechnisch karakter en bepalen de ruimtelijke configuratie van het gebied rondom de Westerschelde. De Westerschelde is een dynamisch landschap wat duidelijk merkbaar is in het ruimtelijk beeld. Dit beeld is sterk dynamisch door de getijdenwerking van het water. Het beeld hangt als gevolg daarvan nauw samen met het voorkomen van de periodiek droogvallende platen en slikken, de afzettingen en begroeiingen op de zeeweringen en in mindere mate met de schorren. Door de getijdenwerking is een donker gekleurde ondertafel met als basis historische en natuurlijke materialen en een licht gekleurde boventafel met moderne en technische materialen ontstaan.

2.2.2

NATUUR

Het projectgebied maakt deel uit van Natura 2000-gebied Westerschelde en Saeftinghe. De begrenzing van het Natura 2000-gebied is weergegeven in Afbeelding 2. Voor de natuurwaarden in het Natura 2000-gebied Westerschelde en Saeftinghe zijn er instandhoudingdoelstellingen geformuleerd [lit. 8]. Activiteiten die het behalen van instandhoudingdoelstellingen in gevaar brengen, zijn niet toegestaan. Dit betreft ook invloed van activiteiten buiten het Natura 2000-gebied met een mogelijke invloed binnen dit natuurgebied. Tevens beschermt de Flora- en faunawet een aantal soorten.

Op grond hiervan vindt er voor het gehele projectgebied een beoordeling plaats. Hieronder zijn de relevante habitattypen en soorten samengevat.

Afbeelding 2

Begrenzing van Natura-2000 gebieden in geel gemarkeerd (bron: www.minInv.nl).



Habitattypen en soorten van de Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000)

Habitattype

Afbeelding 2 laat zien dat het projectgebied buiten het Natura 2000-gebied Westerschelde en Saeftinghe valt. Het voorland van dit dijkvak bestaat het voorland uit het kwalificerende

habitattype 1130 (Estuaria). De voorgenomen werkzaamheden zijn niet van invloed op planten omdat deze in dit habitattype niet voorkomen.

Habitatrichtlijnsoort

In dit dijkvak komen geen habitatrichtlijnsoorten voor waarvoor het Natura 2000-gebied Westerschelde en Saeftinghe is aangemeld.

Broedvogels

De ligging tussen het dorp Hoedekenskerke en de haven, en de toegangsweg naar het horecapaviljoen, maakt het ongeschikt voor de vestiging van broedvogels. In dit gebied is niets bekend over de aanwezigheid van broedvogels.

In 2008 is door een paartje bontbekplevieren een broedpoging gedaan welke uiteindelijk niet succesvol was.

Niet-broedvogels

Op ruime afstand, aan de noordzijde van het dijktraject, bevindt zich een hoogwatervluchtplaats voor vogels. Het plangebied wordt niet gebruikt door rustende of foeragerende vogelsoorten vanwege intensief recreatief verkeer. In de haven zijn wel kleine aantallen foeragerende vogels waargenomen, waaronder een enkele tureluur, oeverloper en bontbekplevier. Het grootste aantal op een moment foeragerende vogels betrof een groep van 16 rosse grutto's. Dit was een eenmalige waarneming.

Soorten Flora- en faunawet

In het voorland, het talud en binnentalud zijn geen plantensoorten aangetroffen die beschermd zijn volgens de Flora- en faunawet.

Flora

Beschermde plantensoorten komen binnen het werkgebied niet voor.

Binnen het plangebied komen enkele provinciale aandachtssoorten voor die in de nota Soortenbeleid Provincie Zeeland worden beschreven. Voor de aanspoelselplanten betreft dit de Strandmelde en voor de schorplanten zijn dit de Gewone zoutmelde, Lamsoor, Schorrezoutgras en Zeeweegbree [lit. 9].

Tijdens inventarisaties uitgevoerd in 2001 en 2009 zijn tevens andere plantensoorten gevonden [lit. 10]. Op de Zeedijk komen zoutplanten voor waaronder de Zeealsem, Fioringras, Strandmelde, Melkkruid, Zilte rus, Zulte en Gerande schijnspurrie. Op het havenplateau staat veel Hertshoornweegbree tussen de voegen van de klinkers. De dubbelkolk groeit tevens in dit gebied.

Zoogdieren

Voor de gewone zeehond zijn geen waarnemingen langs dit traject bekend. De meest nabij de projectlocatie gelegen rustplaatsen zijn op 1200 m afstand gelegen langs de geul tussen de 'Rug van Baarland' en de 'Molenplaat' en op de plaat van 'Baarland'. Het is echter niet uit te sluiten dat hoogstens incidenteel en kortstondig een zeehond of bruinvis voor zal komen.

Het projectgebied is ongeschikt als leefgebied van strikt beschermde soorten als de noordse woelmuis en de waterspitsmuis. De veldspitsmuis komt aan de noordzijde van de Westerschelde niet voor. Het voorkomen van algemene zoogdiersoorten zoals de haas, konijn en egel is niet onwaarschijnlijk. Voor vleermuizen is het gebied niet van belang als jacht- of doortrekgebied.

Amfibieën, reptielen en vissen

Het gebied is een ongeschikt leefgebied voor amfibieën omdat (zoet)waterhoudende poelen of sloten hier ontbreken. Het voorkomen van zwervende exemplaren is dan ook onwaarschijnlijk.

Reptielen komen in de wijde omgeving van Hoedekenskerke niet voor. De duinen van Walcheren zijn het dichtstbijgelegen bekende voorkomen van de levendbarende hagedis.

In het plangebied komen geen beschermde of kwalificerende vissoorten voor.

2.2.3

CULTUURHISTORIE

De provincie Zeeland heeft een kaart ontwikkeld waarop alle cultuurhistorisch waardevolle monumenten en archeologie staan. Deze kaart heet de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zeeland. Op basis van de kaartlagen Archeologische Monumentenkaart (AMK) en Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) zijn er langs het dijkvak géén bijzonderheden te verwachten.

Op basis van het rapport Cultuurhistorie aan de Westerschelde [lit. 3] zijn langs dit traject de volgende cultuurhistorisch objecten van belang.

- § Nollen – De Inlaag voor Kapuinenhoek inundeerde in 1782 waardoor twee nollen ontstonden (CHS-code GEO-1552), met de waardering 'hoog'. Dit zijn restanten van de voormalige zeedijk van de inlaag. De geïnundeerde inlaag werd gebruikt als veerhaven vanaf 1930-1932. De huidige functie is een kleinschalige jachthaven waarbij de nollen dienst doen als havendammen.
- § Inlaag voor Kapuinenhoek – De Westerscheldedijk van de Polder Hoedekenskerke is bijna geheel voorzien van inlagen, ook wel "boeierds" genoemd, de plaatselijke naam voor inlagen (CHS-code GEO-1553, waardering hoog). De Inlaag voor Kapuinenhoek inundeerde in 1782 en in 1930-1932 werd de nieuwe veerhaven hierin aangelegd. De voormalige veerhaven is nu in gebruik als kleine jachthaven.
- § Haven de Val (CHS-code GEO-1366, waardering hoog). Tot de afdamming van de Zwake in 1445 bestond er een veer vanaf 's Gravenpolder over de Zwake naar Hoedekenskerke. Daarnaast bestond er in Hoedekenskerke een veer richting Terneuzen. Het veer Hoedekenskerke-Terneuzen werd in 1866/1867 uitgebreid naar Hansweert en Borssele, maar deze diensten zijn naderhand weer vervallen. In 1872 werd in Hoedekenskerke een aanlegsteiger gemaakt langs de zeedijk. In 1914 werd circa 200 meter zuidwaarts daarvan een nieuwe steiger gebouwd en in 1930-1932 werd de huidige veerhaven aangelegd. Hiervoor werd de in 1782 geïnundeerde Inlaag voor Kapuinenhoek voor gebruikt. Het veer is inmiddels opgeheven en de haven wordt nu gebruikt als kleine jachthaven (tevens tijhaven).

Er zijn geen eigendommen van particulieren aanwezig. De pacht van het aanwezige paviljoen "De Veersteiger" is voor aanvang de van de uitvoering in 2013 afgelopen en zal niet worden verlengd. Op het plateau is het voormalige wachthuisje van de voormalige veerdienst aanwezig, zie Afbeelding 3.

Afbeelding 3

Het voormalige wachthuisje van de voormalige veerdienst op het havenplateau.



Cultuurhistorische objecten zonder beschermde status zijn:

- § Nieuwe Veerweg 2 (havengebouw) - Wachtklokaal veer uit 1930 (CHS-code ZL-BO-128, waardering zeer hoog, geen beschermde status). Klein havengebouwtje, onderdeel van havencomplex dat voor ontwikkeling van Hoedekenskerke van belang was. Roodbruine machinale vormbaksteen in Vlaams verband, siermetselwerk en betonnen plint. Houten kozijnen, houten voordeur met glasruiten, houten luifel en houten goederendeur. Plat dak. Nu in gebruik als opslag door het café ernaast.
- § Havengebouw, nu in gebruik als café-restaurant (geen CHS-code, waardering hoog, geen beschermde status). Belangrijk element voor het gezicht van de haven. Het gebouw werd waarschijnlijk in 1946 gebouwd als veerhuis/café bij de hervatting van de veerdienst naar Terneuzen.

2.3**OVERIGE ASPECTEN**

Het betreffende dijkvak heeft specifieke recreatieve functies. Pleziervaart maakt gebruik van de voormalige veerhaven met een openverbinding naar de Westerschelde. Voor plezierjachten zijn circa 26 ligplaatsen beschikbaar in de haven.

HOOFDSTUK 3 Randvoorwaarden en uitgangspunten

3.1

ALGEMEEN

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste randvoorwaarden en uitgangspunten samengevat die gehanteerd zijn bij de keuze en het ontwerp van de nieuwe bekleding en bij het gebruik na verbetering van het dijktraject. Onder een randvoorwaarde wordt verstaan een gegeven dat van buitenaf aan het project Zeeweringen wordt 'opgelegd' en dat door het project niet kan worden beïnvloed. Het gaat o.a. om fysische omstandigheden van golven en waterstanden en om vastgestelde wetten en regels. Binnen het (ruime) kader dat door de randvoorwaarden wordt gevormd, is het nodig de uitgangspunten vast te stellen om type bekleding en ontwerp nader te detailleren.

3.2

RANDVOORWAARDEN

3.2.1

VEILIGHEID

De dijk moet het achterliggende land bescherming bieden tegen overstromingen. Er is wettelijk vastgelegd dat de dijk sterk genoeg moet zijn om niet te bezwijken onder de fysieke omstandigheden gerelateerd aan een storm die een gemiddelde kans van voorkomen van 1/4000 per jaar heeft. Deze veiligheidsnorm geldt ook voor de steenbekledingen. Bovenstaande fysieke omstandigheden kunnen per dijkvak worden vertaald in een combinatie van een golfhoogte (H_v) en een golfperiode (T_p), horend bij een bepaalde waterstand. De golfhoogte en de golfperiode, bij elkaar de golfbelasting genoemd, zijn bepalend voor de minimale sterkte die de dijkbekleding moet krijgen.

Rekening is gehouden met de verwachte ongunstigste bodemligging in de planperiode van 50 jaar. Daartoe is op bepaalde locaties een verdieping ten opzichte van de huidige situatie in rekening gebracht, representatief voor de verwachte erosie.

De basis van de ontwerpcondities is gelegd in het rapport "Startnotitie (detailadvies) Hoedekenskerke". De golfrandvoorwaarden zoals gegeven in het detailadvies zijn de rekenwaarden. Met name de indeling in zogenaamde randvoorwaardenvakken is hierin van belang. Het traject Hoedekenskerke restant valt in een randvoorwaardenvak welke is weergegeven in Tabel 1. De indeling in randvoorwaardenvakken is ook weergegeven in Figuur 2 in Bijlage 2. Het ontwerppeil 2010-2060 en de bijbehorende golfrandvoorwaarden zijn gegeven in Tabel 2.

Tabel 1

Eigenschappen
randvoorwaardenvakken.

| RVW-vak | Locatie | |
|---------|------------|------------|
| | Van [dp] | Tot [dp] |
| 41 | 363 + 50 m | 376 + 60 m |

RVW-vak = randvoorwaardenvak

Tabel 2

Golfrandvoorwaarden bij
ontwerppeil 2010-2060.

| UP / RVW-vak | Ontwerppeil [NAP + m] | H _s [m] | T _{pm} [s] |
|--------------|-----------------------|--------------------|---------------------|
| 41 | 6,4 | 1,8 | 4,3 |

3.2.2

NATUUR

Natuurbeschermingswet 1998

Zoals reeds in 2.2.2 is aangegeven is de Westerschelde aangewezen als speciale beschermingszone (SBZ) in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000). Inmiddels is het beschermingsregime van deze gebieden juridisch verankerd in de Natuurbeschermingswet 1998, die op 1 november 2005 in werking is getreden. Hiermee worden activiteiten die kunnen leiden tot effecten op de kwalificerende natuurwaarden vergunningplichtig.

Ook de dijkverbeteringwerken in de Westerschelde kunnen leiden tot effecten op beschermde natuurwaarden. Om deze effecten te toetsen wordt voor de meeste dijktrajecten geen Voortoets/Oriëntatiefase (niet verplicht), maar direct een Passende Beoordeling uitgevoerd (zie schema in Afbeelding 4). Gezien de complexiteit van de te beoordelen effecten (specifieke voorkomen van soorten en habitats en uit te voeren werkzaamheden inclusief mogelijke mitigerende maatregelen) zal een Voortoets voor de meeste dijktrajecten namelijk leiden tot de conclusie dat mogelijke significantie van effecten niet is uit te sluiten, zonder dat daar onderzoek voor moet worden uitgevoerd op het niveau van een Passende Beoordeling.

In het IBOS is een eerste integrale verkenning gemaakt naar de mogelijke cumulatie van effecten. De resultaten hiervan zijn gebruikt voor de planning van de uitvoering van de dijktrajecten in de tijd, gericht op een minimalisatie van cumulatie in de tijd. Dit is geen Voortoets in de betekenis van de Natuurbeschermingswet

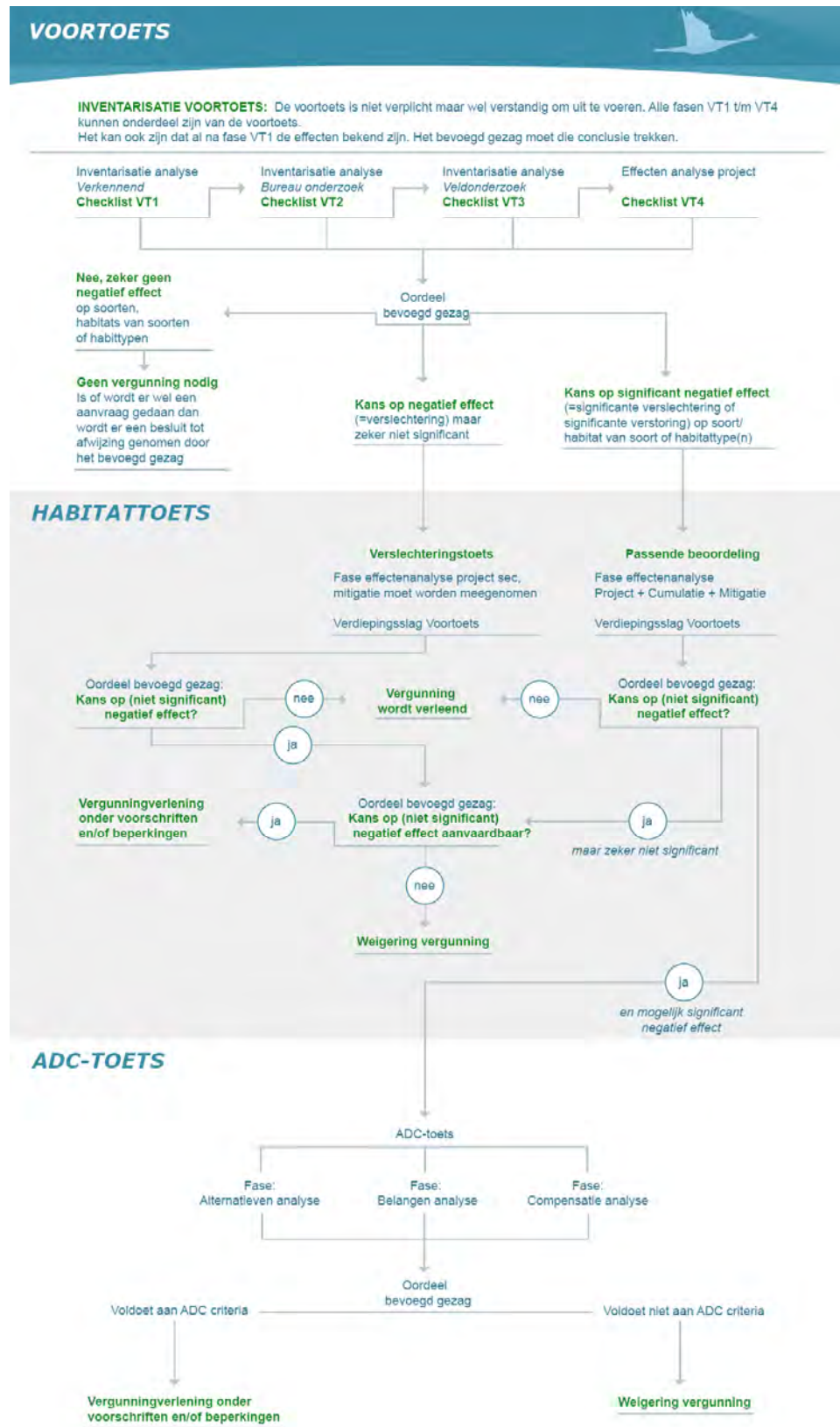
Flora- en faunawet

Naast gebiedsbescherming dient het project ook getoetst te worden op haar consequenties op de aanwezige planten- en diersoorten. De bescherming van individuele diersoorten en plantensoorten is geregeld in de Flora- en faunawet. Het doel van de Flora- en faunawet is het in stand houden en beschermen van in het wild voorkomende planten- en diersoorten. De Flora- en faunawet kent voor ruimtelijke ingrepen relevante verbodsbepalingen (artikel 8 t/m 13) als ook een zorgplicht (artikel 2).

De verbodsbepalingen zijn gebaseerd op het 'nee, tenzij principe'. Dat betekent dat alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten in principe verboden zijn. Voor verschillende soorten planten en dieren zijn verschillende beschermingsregimes opgesteld. Afhankelijk van de soort activiteiten zijn vrijstellingen of ontheffingen van deze verbodsbepalingen mogelijk. Naast de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet geldt de algemene zorgplicht ten aanzien van alle in het wild levende dieren en planten en hun leefomgeving. De zorgplicht geldt altijd, voor iedereen en in alle gevallen.

Afbeelding 4

Schematische weergave van vergunningverlening bij project of handeling.



3.3 UITGANGSPUNTEN

3.3.1 VEILIGHEID

Om vertragingen in ontwerp, procedures en uitvoering te voorkomen kiest het project Zeeweringen alleen voor bewezen technieken die goed uitvoerbaar zijn en goede voorwaarden scheppen voor beheer en onderhoud door het waterschap. Materialen en constructie moeten een levensduur hebben van ten minste 50 jaar.

3.3.2 KOSTEN

Het project wordt kosteneffectief uitgevoerd. Gestreefd wordt naar zo laag mogelijke kosten waarbij zoveel mogelijk aan de andere belangen wordt tegemoet gekomen.

3.3.3 LANDSCHAP

In het ontwerp wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met landschappelijke aspecten. Voor de gehele Westerschelde zijn deze verwoord in de Landschapsvisie Westerschelde en nader uitgewerkt in het detailadvies voor dit dijktraject.

Het landschap op en rondom de zeewering wordt bepaald door de Westerschelde en door de zeewering zelf, die zich als een lijnvormig element door het landschap uitstrekt. Uit de landschapsvisie blijkt dat de continuïteit wordt bepaald door:

- § de waterdynamiek;
- § de vegetatie;
- § de historische dijkopbouw;
- § de waterkerende functie.

De nadere uitwerking van het landschapsadvies voor dit dijktraject geeft aan op welke wijze het huidige landschappelijke beeld zo min mogelijk wordt verstoord. De nadere uitwerking van het landschapsadvies vormt een aanvulling van het algemene advies van de Dienst Landelijk Gebied, zoals verwoord in het landschapsadvies van het project Zeeweringen. Voorgesteld wordt om bij het toepassen van nieuwe dijkbekleding gebruik te maken van donker en licht gekleurde materialen in de onder- respectievelijk boventafel.

De volgende uitgangspunten worden voor dit traject gehanteerd:

- § Benadrukken van de horizontale opbouw door in de ondertafel een ander materiaal toe te passen dan in de boventafel. Voorkeur geven aan het gebruik van donkere materialen in de ondertafel en lichte materialen in de boventafel.
- § Kies voor bekledingen waarop begroeiing mogelijk is.
- § De overgangen tussen materialen verticaal uitvoeren en deze overgangen zo min mogelijk in de boven- en ondertafel laten samenvallen.
- § Handhaven van cultuurshistorische elementen.

In het ontwerp moet rekening worden gehouden met de wensen uit de landschapsvisie voor de Westerschelde, waarvan de belangrijkste punten uit dit advies hierboven zijn vermeld. Een aanvulling hierop is het advies van afdeling Planvorming en Advies van Rijkswaterstaat Zeeland. De belangrijkste punten uit dit advies zijn:

- § Het heeft de voorkeur om vanuit landschap de damwand te vervangen, dit levert een sterker havenbeeld op.

- § Het heeft de voorkeur om vanuit landschap het plateau af te werken met een streetprint, bijvoorbeeld gelijkend op een klinkerverharding. Dit geeft op deze plek met een aardig toeristisch medegebruik een veel aangenamer beeld, dan asfalt. Door verplaatsing van het paviljoen noordwestwaarts blijft een redelijk groot oppervlak over: echter kleiner dan voorheen, omdat het dijktaalud verflauwt en verschuift.
- § Door de dijken zo groen mogelijk af te werken ontstaat op korte termijn weer een beeld, dat weinig afwijkt van het oude beeld. Ook een ondertafel in betonzuilen met een flauwer talud levert een landschappelijk gewenst beeld.
- § Recreatief kan het wenselijk zijn om op een geschikt punt een bank of picknickset te realiseren.

3.3.4

NATUUR

Naast de randvoorwaarden die voortvloeien uit de natuurwetgeving geldt voor het Project Zeeweringen op grond van nationaal en regionaal beleid in principe het uitgangspunt dat de natuurwaarden op de dijkbekleding (met name wieren en zoutplanten) zo veel mogelijk hersteld moeten worden en zo mogelijk verbeterd. De criteria om te kiezen tussen herstel of verbetering van natuurwaarden zijn niet in randvoorwaarden vastgelegd. Als natuurwaarden kunnen worden verbeterd dan wordt dat afgewogen tegen de extra kosten.

Bij vervanging van de steenbekleding moet de nieuwe bekleding minstens van eenzelfde categorie zijn waardoor in ieder geval de huidige natuurwaarden hersteld en zo nodig verbeterd worden. Binnen een traject wordt onderscheid gemaakt in de getijdenzone en de zone boven gemiddeld hoogwater (GHW).

Een gedetailleerd onderzoek is uitgevoerd naar de vegetatie op het onderhavige dijkvak. De bij voorkeur toe te passen categorieën, die hieruit volgen, zijn hieronder samengevat. Indien noodzakelijk, mag van de voorkeuren worden afgeweken. Dit laatste dient wel duidelijk te worden onderbouwd.

Tabel 3

Advies toe te passen bekledingscategorieën in de getijdenzone.

Samenvatting ecologisch detailadvies getijdenzone

| Dijkpaal | Herstel | Verbetering |
|----------------|---------------|---------------|
| 372+58 m - 375 | Redelijk goed | Redelijk goed |

Tabel 4

Advies toe te passen bekledingscategorieën boven GHW.

Samenvatting ecologisch detailadvies boven GHW

| Dijkpaal | Herstel | Verbetering |
|----------------|---------------|---------------|
| 372+58 m - 375 | Redelijk goed | Redelijk goed |

Bij de dijkwerkzaamheden zal alleen in de haven worden gegraven, welke buiten de grenzen van Natura 2000 valt. Gebiedsvreemd materiaal, zoals oud teenbeschot, filterdoek en perkoenpalen, mogen niet in de Westerschelde terecht komen maar dienen te worden afgevoerd.

3.3.5

CULTUURHISTORIE

Uitgangspunt met betrekking tot cultuurhistorie is dat de reeds aanwezige cultuurhistorie, waar mogelijk, wordt behouden.

3.3.6 MILIEUBELASTING

Met betrekking tot het milieu is het uitgangspunt, dat milieubelasting zoveel mogelijk moet worden beperkt. Het project Zeeweringen streeft dan ook naar zoveel mogelijk hergebruik van aanwezige materialen. Dit geldt in de eerste plaats binnen het dijktraject zelf. Wanneer dit niet mogelijk is, dan is het streven de verwijderde materialen te hergebruiken op een ander dijktraject dat wordt verbeterd.

3.3.7 OVERIGE ASPECTEN

Als uitgangspunt geldt dat er steeds getracht zal worden om tijdens de uitvoering van het project eventuele geluidsoverlast en/of (verkeers)hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken.

De transportroute en depotlocatie van het reeds uitgevoerde aansluitende traject wordt ook voor Hoedekenskerke restant aangehouden. Na de werkzaamheden dient de bypass die in 2010 door projectbureau Zeeweringen is aangelegd in de binnendijkse transportroute te worden verwijderd. Voor de ligging van transportroute zij Bijlage 4.

HOOFDSTUK

4 Keuze ontwerp

4.1

MOGELIJKE OPLOSSINGEN

Aangezien het hier om een bestaand traject gaat waarvan de huidige dijkbekleding moet worden vervangen, zijn er geen alternatieven ten aanzien van de locatie mogelijk. Het aantal oplossingsrichtingen is hierdoor beperkt. Deze moeten vooral gezocht worden in de diversiteit aan bekledingstypen. De toe te passen bekledingstypen worden bepaald op basis van de beschikbaarheid van herbruikbaar materiaal, resultaten toetsing, inpassing in het landschapsadvies en de technische toepasbaarheid.

Beschikbaarheid

Bij het vernieuwen van de bekleding bij dit dijktraject komen geen materialen vrij die hergebruikt kunnen worden. Het 'zeewaarts spreiden' van de vrijgekomen bekledingen is op de Westerschelde niet toegestaan. Niet herbruikbare hoeveelheden dienen te worden afgevoerd.

Bij de keuze van de bekledingstypen wordt nog geen rekening gehouden met de aanvoer van bestaande materialen, die vrijkomen bij andere dijkverbeteringen.

4.2

UITEINDELIJKE KEUZE

Omdat er een kleine hoeveelheid steenzetting zal worden versterkt en het havenplateau zal worden verbeterd, is er geen indeling gemaakt in aparte deelgebieden en zijn er ook geen varianten opgesteld.

De huidige basaltbekleding kan worden verbeterd door het toepassen van volledig gepenetreerde overlagingconstructie van breuksteen 10-60 kg afgestrooid met lavasteen of door het toepassen van betonzuilen. Hier is gekozen voor de volledig gepenetreerde overlagingconstructie, omdat dit beter is uit te voeren. Reden hiervoor is het geringe oppervlak en de aansluitingen op de steigerpalen.

De damwandconstructie kan worden verbeterd door een talud tegen de damwandconstructie te creëren met een bekleding van volledig gepenetreerde overlagingconstructie van breuksteen 10-60 kg afgestrooid met lavasteen of met een bekleding van betonzuilen, of door het toepassen van een nieuwe damwandconstructie. Hier is gekozen voor een verbetering van de damwandconstructie met gepenetreerd breuksteen welke goed aansluit op de overlagingconstructie. Op deze wijze wordt in de haven een constructie gerealiseerd van volledig gepenetreerde breuksteen afgestrooid met lavasteen. Het plaatsen van een nieuwe damwandconstructie over een lengte van 50 m is vanwege de geringe lengte een zeer dure oplossing en verdient niet de voorkeur.

Het havenplateau wordt bekleed in asfalt met een funderingsconstructie van hydraulische fosforslakken. De afwerking van de toplaag wordt in overleg met de gemeente Borssele bepaald.

De huidige dijk achter het havenplateau wordt verstrekt met een bermconstructie op ontwerppeil. De aansluitende delen op het havenplateau zijn al verstrekt met een buitenberm op NAP + 6,40 m, die met afritten aansluit op het havenplateau. Het talud boven havenplateau zal ook uitgevoerd worden in betonzuilen zoals de aangrenzende helling van de al uitgevoerde verbetering.

Door tegen het huidige dijkprofiel een bermconstructie op ontwerppeil aan te leggen ontstaat er tevens een doorgaande onderhoudsstrook. De huidige afrit naar het havenplateau nabij dp 375 komt hierdoor te vervallen en de afrit nabij dp 373 blijft wel gehandhaafd. Om een toekomstige kruinverhoging naar de buitenzijde mogelijk te maken dient de aanwezige buitendijkse bebouwing te worden gesloopt. Een verhoging van de dijk naar de binnenzijde is uitgesloten door de aanwezigheid van het stationnetje Hoedekenskerke.

De gekozen oplossing voor het ontwerp is in Tabel 5 weergegeven.

Tabel 5

Gekozen bekleding

| Locatie | Bekleding | Ondergrens [NAP + m] | Bovengrens [NAP + m] |
|------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Onvoldoende getoetste basalt | Overlaging | -1,00 | 3,43 |
| Damwandconstructie | Talud met overlaging | -1,00 | 3,43 |
| Havenplateau | Steenslagasfaltbeton | 3,30 | 3,40 |
| Talud boven havenplateau | Betonzuilen | 3,40 | 6,40 |

Toelichting op de keuze van bekledingstype op de aspecten landschap, natuur en kosten.

Landschap

Vanuit landschappelijk oogpunt is eenduidigheid van de bekleding gewenst, en tevens een donkere ondertafel en een lichte boventafel. De gemaakte keuze voldoet aan deze wensen. In overleg met de gemeente Borssele zal de keuze gemaakt worden voor het uitvoeren van de toplaag van het havenplateau in dichtasfaltbeton of steenslagasfaltbeton afgestrooid met een lichte kleur splitlaag.

Natuur

Bij het gekozen alternatief is een verbetering van de huidige natuurwaarden mogelijk.

In dit dijkvak loopt de begrenzing van de natuurbeschermingszone langs de buitenteen van de havendam. Hierdoor ligt de hele haven buiten de natuurbeschermingszone. De teenverschuiving heeft dan ook geen verlies aan habitat tot gevolg.

Het dijkvak grenst aan de speciale beschermingszone 'Westerschelde', die is aangewezen als Habitatrichtlijngebied, Vogelrichtlijngebied en Nb-wetgebied. Langs het dijkvak komen plaatselijk habitattypen voor die het gebied kwalificeren als Habitatrichtlijngebied, waaronder slikken en of schorren. Echter, het verschuiven van de teen van de dijk in zeewaartse richting heeft geen verlies tot gevolg van kwalificerend habitat.

HOOFDSTUK 5 Ontwerp en plan

5.1 ONTWERP NIEUWE DIJKBEKLEDING

Het gekozen ontwerp wordt hier verder toegelicht. De bijbehorende dwarsprofielen zijn weergegeven in de Figuren 6 en 7 van Bijlage 2. De dimensionering wordt beschreven per constructieonderdeel, van de kreukelberm tot het binnenbeloop en de verborgen glooiing.

- § Kreukelberm en teenconstructie
- § Zetsteenbekleding
- § Steenslagasfaltbeton
- § Ingegoten breuksteen
- § Overgangsconstructies
- § Berm.

5.1.1 KREUKELBERM EN TEENCONSTRUCTIE

In het algemeen wordt voor de bestaande of nieuwe teenconstructie een bestorting van breuksteen aangebracht. Deze kreukelberm ondersteunt de teen en beschermt de teen bij erosie van het voorland.

De kreukelberm in het traject is onvoldoende getoetst. Tussen dp 374+15 m en 374+43 m vormt de stalen damwanden de begrenzing van het haventerrein. Voor de stalen damwand wordt een talud aangebracht die met een steenbekleding. Deze moet worden ondersteund door een nieuwe kreukelberm. De benodigde minimale steen sortering van de kreukelberm is 40-200 kg. De steensortering en de hoogte is weergegeven in Tabel 6. De nieuwe kreukelberm heeft een breedte van 3 m en een laagdikte van 1,0 m. Diepgang aan de randen van de haven voor jachten wordt hiermee gewaarborgd.

Tabel 6

Nieuwe kreukelberm

| dwarsprofiel | Hoogte [m + NAP] | Sortering [kg] | Laagdikte [m] | Gepenetreerd |
|--------------|---------------------|-------------------|------------------|--------------|
| 1 | -1,00 | 40-200 | 1,0 | Nee |
| 2 | -1,00 | 40-200 | 1,0 | Nee |

Het geokunststof onder de kreukelberm is een weefsel waarop een vlies is gestikt voor extra bescherming tijdens het storten van de steen. Hetzelfde weefsel wordt toegepast onder de geasfalteerde onderhoudstrook.

5.1.2 ZETSTEENBEKLEDING

Het talud boven het havenplateau zal worden bekleed met betonzuilen aansluitend op de bestaande constructie welke tevens in betonzuilen is uitgevoerd. In tabel 7 zijn de specificaties van de betonzuilen weergegeven.

Tabel 7

Betonzuilen op talud boven havenplateau

| Dwarsprofiel | Hoogte betonzuil | Dichtheid betonzuilen |
|--------------|------------------|------------------------|
| 1 | 0,35 m | 2500 kg/m ³ |
| 2 | 0,35 m | 2500 kg/m ³ |

De toplaag van de betonzuilen zal worden ingewassen met 55 kg/m² gebroken materiaal. De standaard sortering van dit inwasmateriaal is 4/32 mm. Onder de betonzuilen wordt een polypropyleen vlies (met maximum openingsgrootte O90 van 100 µm) toegepast en granulaire uitvullaag met een dikte van 0,10 m.

Geokunststof

Onder de betonzuilen dient een geokunststof te worden aangebracht van vlies. Dit materiaal voorkomt uitspoeling van het basismateriaal door de toplaag heen. Maatgevend hiervoor is de openingsgrootte O_{90} . Gelijk aan de eerder uitgevoerde dijkvakken van 1997-2009 wordt gekozen voor een polypropyleen vlies (nonwoven) met een gegarandeerde maximum openingsgrootte (O_{90}) van 100 µm.

Basismateriaal

De totale dikte van het pakket, bestaande uit de toplaag, de uitvullaag en de onderliggende kleilaag of laag van mijnsteen, moet voldoende groot zijn om lokale afschuiving van dit pakket te voorkomen. In Tabel 7 zijn minimale en de aanwezige kleilaagdiktes weergegeven.

Tabel 7

Minimale diktes kleilaag (mijnsteenlaag).

| Dwarsprofiel | Minimale dikte onderlaag (m) | Aanwezige dikte onderlaag (m) | Tekort (m) |
|--------------|------------------------------|-------------------------------|------------|
| 1 | 0,8 | 1,05 | - |
| 2 | 0,8 | 1,10 | - |

5.1.3 STEENSLAGASFALTBETON

Het havenplateau en de berm wordt in plaats van waterbouwasfalt een bekleding aangebracht van steenslagasfaltbeton. Steenslagasfaltbeton is beter dan waterbouwasfalt bestand tegen parkeerbelastingen. De toe te passen laagdikte voor het steenslagasfaltbeton en afdeklaag is 0,13 m. De bekleding sluit bij het havenplateau aan op de damwandconstructie. De ondergrond dient te worden uitgevuld met fosforslakken (0/45 mm, hydraulisch bindend).

In overleg met de gemeente Borssele wordt de toplaag van het asfalt van het havenplateau afgewerkt met een zogenaamde "streetprint" in de vorm van straatklinkers, wat leidt tot een cultuurhistorische en landschappelijke verbetering.

5.1.4 INGEGOTEN BREUKSTEEN

De overlagingen worden uitgevoerd met breuksteen van 10-60 kg, die met een minimale laagdikte van 0,40 m aangebracht dient te worden. Deze minimale laag moet over de volledige hoogte met gietasfalt worden ingegoten en worden afgestrooid met lavasteen.

Wateroverdrukken onder de ingegoten bekleding dienen te worden beperkt door aan de bovenrand (en aan de verticale randen) van deze nieuwe bekleding een afdichting aan te brengen, die het van bovenaf vollopen van de oude bekleding en de onderliggende filterconstructie moet voorkomen. Aan de horizontale bovenrand van de ingegoten bekleding dient het bovenste deel van de afgekeurde bekleding te worden verwijderd tot aan de onderlaag van klei of mijnsteen, waarna de ontstane inkassing moet worden opgevuld met ingegoten breuksteen. De verticale randen dienen op dezelfde wijze te worden uitgevoerd. De horizontale bovenrand dient afwaterend te worden aangelegd.

5.1.5 OVERGANGSCONSTRUCTIES

Er dienen horizontale overgangsconstructies te worden geplaatst op de overgangen van het havenplateau naar de betonzuilen. De betonzuilen dienen zo goed mogelijk aan te sluiten op de bekledingen van de aangrenzende dijkvakken. Kieren moeten worden gepenetreerd met gietasfalt of asfaltmastiek.

De overgang tussen de boventafel en de berm wordt uitgevoerd door de betonzuilen aan te brengen met een afronding, waarvan de kromtestraal $R = 10$ m bedraagt. De betonzuilen worden over een lengte van 1 m op de berm doorgezet.

5.1.6 BERM

Door tegen het huidige dijkprofiel een bermconstructie op ontwerppeil aan te leggen ontstaat er tevens een doorgaande onderhoudsstrook. De nieuwe berm wordt aangelegd op ontwerppeil NAP +6,40m. Tijdens de uitvoering zal de berm gebruikt worden als werkweg. Deze is opgebouwd uit een 0,3 m dikke laag fosforslakken (hydraulisch bindend, sortering 0/45 mm), op een geokunststof. De strook van fosforslakken wordt na de uitvoering niet verwijderd maar afgewerkt tot de gewenste laagdikte van 0,30 m en afgedekt met asfalt.

5.2 VOORZIENINGEN GERICHT OP DE UITVOERING VAN HET WERK

Tussen 1 oktober en 1 april mag als gevolg van de keur de glooiing (lees in deze situatie de steenbekleding, het havenplateau) niet worden opengebroken. De kans dat er schade optreedt als gevolg van de weersomstandigheden is dan te groot. De werkzaamheden aan de glooiing zelf worden daarom verspreid over de periode tussen 1 april en 1 oktober. Zogenaamde 'overlagingen' die over de bestaande glooiing worden aangebracht zullen mogelijk eerder plaatsvinden. Hetzelfde geldt voor voorbereidende werkzaamheden, zoals het plaatsen van keten en de opslag van materiaal en dergelijke.

5.3 VOORZIENINGEN TER BEPERKING VAN NADELIGE GEVOLGEN

5.3.1 LANDSCHAP

Bij het ontwerpen wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met de wensen uit de landschapsvisie voor de Westerschelde. De gekozen bekleding voor het onderhavige dijktraject moet, vanuit een landschappelijk oogpunt, aansluiten op de aangrenzende dijktrajecten.

5.3.2 NATUUR

Eventueel nadelige gevolgen voor natuur als gevolg van het in dit plan beschreven werk, zijn getoetst aan de hand van twee wettelijke kaders: de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet (zie ook paragraaf 3.2.2).

Als uitgangspunt geldt dat natuurwaarden op de dijkbekleding ten minste moeten worden hersteld en, indien mogelijk, verbeterd (zie paragraaf 3.3.4). Door in de keuze van het ontwerp met dit uitgangspunt rekening te houden worden eventuele nadelige gevolgen op dit vak eveneens beperkt.

5.3.3 CULTUURHISTORIE

Bij de uitvoering van het werk wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met de cultuurhistorische waarden zoals die in paragraaf 2.2.3 zijn beschreven.

Het paviljoen "de Veersteiger" zal om veiligheidstechnische redenen van het havenplateau verdwijnen. De cultuurhistorische waarde van het voormalig wachthuisje dient nog onderzocht te worden en een besluit zal nog genomen worden of deze verwijderd zal worden.

5.3.4 OVERIG

Als gevolg van de werkzaamheden zullen materialen en goederen worden aan- en afgevoerd, wat enige tijdelijke overlast voor omwonenden kan veroorzaken. Door een zorgvuldige keuze van de transportroutes zal de verkeershinder tot een minimum worden beperkt (Bijlage 4). Per as is het projectgebied slechts via een ontsluitingsweg bereikbaar.

De transportroute en depotlocatie van het reeds uitgevoerde aansluitende traject wordt ook voor Hoedekenskerke restant aangehouden. Na de werkzaamheden dient de bypass die in 2010 door projectbureau Zeeweringen is aangelegd in de binnendijkse transportroute (voor de begaanbaarheid van het transportverkeer) te worden verwijderd.

Panden gelegen binnen 10 m van de transportroute of in het werkgebied worden door Projectbureau Zeeweringen opgenomen middels een bouwkundige vooropname voorafgaand aan het in gebruik nemen van de transportroute. Dit om eventuele schade op correcte wijze te kunnen vergoeden.

Het pachtcontract van het aanwezige paviljoen 'De Steiger' loopt eind 2013 af en zal niet op deze locatie worden verlengd. De gemeente Borssele en het waterschap zullen hierover in overleg treden met de eigenaar en uitbater van het restaurant 'De Steiger'.

5.4 VOORZIENINGEN TER BEVORDERING VAN LNC-WAARDEN

5.4.1 LANDSCHAP

Het landschapsadvies wordt op dit dijktraject zo veel mogelijk toegepast. Een landschappelijke verbetering is het afwerken van de toplaag van het asfalt van het havenplateau met een zogenaamde "streetprint" in de vorm van straatklinkers.

5.4.2 NATUUR

Er is op dit moment geen aanleiding tot het nemen van maatregelen om de natuurwaarden langs het traject te verbeteren.

5.4.3 CULTUURHISTORIE

Bestaande cultuurhistorische waarden zullen zo goed als mogelijk in stand worden gehouden. Een cultuurhistorische verbetering is het afwerken van de toplaag van het asfalt van het havenplateau met een zogenaamde "streetprint" in de vorm van straatklinkers.

HOOFDSTUK

6 Effecten

6.1

LANDSCHAP

De nieuwe bekleding past in het huidige landschapsbeeld. Het ontwerp voldoet aan de landschappelijke wensen voor eenduidigheid van de bekleding en een donkere ondertafel en een lichte boventafel. Op verzoek van de gemeente Borssele wordt de toplaag van het asfalt op het havenplateau afgewerkt met een zogenaamde "streetprint" in de vorm van straatklinkers. Dit heeft een positief effect op de cultuurhistorische en landschappelijke waarde van het gebied.

6.2

NATUUR

Eventuele (nadelige) effecten worden voorkomen door het nemen van mitigerende maatregelen. Vergunning- dan wel ontheffingprocedures in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet hoeven dan niet doorlopen te worden.

Natuurbeschermingswet 1998

De werkzaamheden vinden plaats buiten Natura 2000-gebieden. De aantasting van habitattypen is uitgesloten. Effecten op Habitatrictlijnsoorten zijn uitgesloten, omdat deze niet aanwezig zijn in of rond de haven. Naar verwachting zullen hoogstens vogels van algemene soorten aanwezig zijn. De haven wordt niet gebruikt als hoogwatervluchtplaats en foerageergebied. Foeragerende vogels zijn alleen in heel kleine aantallen waargenomen. Deze kunnen uitwijken naar nabijgelegen voedselgebieden. De dichtsbijzijnde hoogwatervluchtplaats ligt buiten het beïnvloedingsgebied van de werkzaamheden. De tijdelijke verstoring van de werkzaamheden leidt tot kleine effecten. In de omgeving liggen voldoende uitwijkmogelijkheden voor foeragerende en rustende vogels, de werkzaamheden brengen de instandhoudingsdoelstellingen niet in gevaar.

Significante effecten in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 zijn uitgesloten. Een vergunning is niet nodig.

Flora- en faunawet

In de haven komen geen beschermde soorten voor in het kader van de Flora- en faunawet. Het betreft hier algemene grondgebonden zoogdieren en verschillende vogels. Het aanvragen van een ontheffing is niet noodzakelijk.

Het zeegebied blijft gedurende de werkzaamheden beschikbaar als doortrek- en foerageergebied voor vogels, en tevens zijn ruim voldoende uitwijkmogelijkheden voorhanden.

Het aanvragen van een ontheffing is niet noodzakelijk omdat Zeeweringen werkt conform de Gedragscode van de Unie van Waterschappen.

6.3

CULTUURHISTORIE

Bij de cultuurhistorie van het dijktraject gaat het om drie verschillende schaalniveaus. De waarden hangen samen met de tijdsgeest en techniek/kennis uit de periode waarin de dijk is aangelegd.

- § Als eerste is er de cultuurhistorische waarde van de dijk wat betreft de functie en daaraan gekoppeld de landschappelijke ligging. Aan dit onderdeel verandert door de plannen feitelijk niets en op dit schaalniveau is er dan ook geen schade aan de cultuurhistorie.
- § Vervolgens is er de dijk als object en de 'architectuur' van de dijk (profiel, strakke vorm en dergelijke). Ook hier treden nauwelijks veranderingen in op en is er geen noemenswaardig verlies van cultuurhistorische waarde.
- § Als laatste is er de afwerking en het materiaalgebruik van de dijk. Daar treden wel enkele veranderingen in op. De verschillen in onder-/boventafel worden waar het om visuele zaken gaat, redelijk in stand gehouden. Het materiaalgebruik wordt echter aangepast. Dat heeft dus gevolgen voor de oorspronkelijke bekleding. Dit is een negatief aspect voor de cultuurhistorie, immers het tast de toenmalig gebruikte materialen en technieken aan. Behoud is echter om veiligheidstechnische redenen niet mogelijk, het materiaal is veelal direct aangebracht op klei en/of heeft een te geringe dikte. Het soort bekledingsmaterialen welke vervangen worden zullen te zien blijven in de Museumglooiing bij het Watersnoodmuseum te Ouwerkerk.

Op het plateau naast het paviljoen restaurant staat een voormalig wachthuisje van de voormalige veerdienst Hoedekenskerke - Terneuzen. De cultuurhistorische waarde van het voormalig wachthuisje dient te worden onderzocht om zo een besluit te kunnen nemen of deze verwijderd zal worden. De "Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland" (SCEZ) onderzoekt momenteel met de gemeente de cultuurhistorische waarde van het voormalige wachthuisje. Via het "Ruimtelijk Plan Overleg", provincie, gemeente, SCEZ en Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed zal een advies gegeven worden. Het waterschap als eigenaar van het wachthuisje en projectbureau Zeeweringen worden gevraagd om hier dan bij aan te schuiven. Een besluit of het voormalige wachthuisje wordt verwijderd of wordt verplaatst zal voor de besteksfase moeten zijn genomen.

In het dijktraject worden er verder geen archeologisch en cultuurhistorisch zaken verstoord. De binnen dit dijktraject aanwezige cultuurhistorie blijft uiteindelijk zo goed als mogelijk behouden.

6.4

OVERIG

De aan- en afvoer van materieel en goederen kan geluidsoverlast of verkeershinder veroorzaken voor de omgeving (omwonenden, recreanten en nabijgelegen voorzieningen). De overlast is echter van tijdelijke aard en zal geen permanente gevolgen hebben. Door een zorgvuldige keuze van de transportroutes zal de verkeershinder tot een minimum worden beperkt.

De geplande verbetering van het havenplateau heeft geen invloed op de recreatieve functies, behoudens een tijdelijke invloed tijdens de uitvoering van de werkzaamheden.

De huidige afrit naar het havenplateau nabij dp 375 vervalst. De afrit nabij dp 373 blijft wel gehandhaafd waardoor het havenplateau na het verbeteren van de steenbekleding goed bereikbaar blijft. De aanwezige boothelling dient na de uitvoering te worden gehandhaafd.

Bij melding van schade aan panden naast de transportroute vindt door projectbureau Zeeweringen een opname plaats. Deze wordt vergeleken met de vooropname voorafgaand aan de werkzaamheden (indien aanwezig). Bij schade veroorzaakt door de transporten en/of werkzaamheden van project Zeeweringen vindt compensatie van deze schade plaats.

HOOFDSTUK 7

Procedures en besluitvorming

7.1

M.E.R.-BEOORDELING

De werken aan het dijktraject zijn niet Milieu effectrapportage (M.E.R.) -plichtig op basis van de bijlage C van het gewijzigde Besluit m.e.r. 1994, want de daarin onder 12 genoemde drempelwaarden bij het besluit, worden niet overschreden. De omvang van de activiteit (het werk aan de dijk) heeft namelijk een lengte van minder dan 5 km, daarnaast betreft deze ook de aanpassing van het dwarsprofiel van de dijk minder dan 250 m².

Op grond van bijlage D van het gewijzigde Besluit m.e.r. 1994 geldt voor een wijziging of uitbreiding van een primaire waterkering wél een M.E.R. -beoordelingsplicht.

Ten behoeve hiervan wordt, voorafgaand aan de goedkeuringsaanvraag in het kader van artikel 5.7 van de Waterwet, door de initiatiefnemer een m.e.r.-beoordelingsnotitie aan Gedeputeerde Staten aangeboden. Op basis van deze notitie besluit Gedeputeerde Staten of het al dan niet noodzakelijk is de procedure voor de M.E.R. van bijlage C te doorlopen.

7.2

PLANVASTSTELLING EN GOEDKEURINGSPROCEDURE

Ingevolge artikel 5.4 jo 5.7 van de Waterwet dienen de werkzaamheden plaats te vinden overeenkomstig een door de beheerder vastgesteld en door het college van Gedeputeerde Staten goedgekeurd plan.

Het plan omvat, naast het belang van de veiligheid van de dijk, een integrale afweging van de betrokken maatschappelijke belangen waaronder landschap, natuur en cultuurhistorie.

Bij de planvoorbereiding wordt het college van Gedeputeerde Staten alsmede het betreffende college van burgemeester en wethouders betrokken. De planvoorbereiding doorloopt verder een openbare voorbereidingsprocedure op basis van de Algemene Wet Bestuursrecht (Awb) waarbij het ontwerpplan ter inzage wordt gelegd en er de mogelijkheid is om zienswijzen te uiten. Bij de definitieve vaststelling van het plan wordt rekening gehouden met de ingediende zienswijzen.

Tegelijkertijd met het ontwerpplan, worden tevens ter inzage gelegd de aanvragen voor de overheidsbesluiten die nodig zijn voor de uitvoering van het plan (vergunningen, ontheffingen e.d.).

Tegen het goedkeuringsbesluit van Gedeputeerde Staten van het vastgestelde plan kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

7.3

NATUURBESCHERMINGSWET 1998

Per 1 oktober 2005 is de Natuurbeschermingswet 1998 gewijzigd in verband met de bepalingen van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Ingevolge de gewijzigde wet is een

vergunning vereist voor het realiseren van projecten of het verrichten van handelingen die de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten, waarvoor het gebied is aangewezen kunnen verslechteren.

De Westerschelde en Saeftinghe zijn onder de Natuurbeschermingswet 1998 aangewezen als speciale beschermingszone voor de Vogelrichtlijn en de Ontwerpbesluiten Natura 2000-gebied (inclusief aanwijzing tot beschermd natuurmonument).

Deze wateren zijn tevens bij de Europese Commissie aangemeld als speciale beschermingszone voor de Habitatrichtlijn. De Europese Commissie heeft vervolgens onder meer deze gebieden geplaatst op de lijst van gebieden van communair belang voor de Atlantische biogeografische regio.

Ten aanzien van de Vogelrichtlijn vallen de daarvoor aangewezen gebieden onder het nieuwe vergunningstelsel van artikel 19d Natuurbeschermingswet 1998.

De bepalingen van de Habitatrichtlijn hebben echter rechtstreekse werking op de gebieden die door de Europese Commissie op de communautaire lijst zijn geplaatst. Dat betekent dat bij besluitvorming over de dijkwerken ook een passende beoordeling moet plaatsvinden in het geval het project (mogelijk) significante effecten heeft op de natuurwaarden die ingevolge de Habitatrichtlijn worden beschermd.

Aangezien er reeds eenzelfde beoordeling plaatsvindt in het kader van de aanvraag om vergunning voor de Natuurbeschermingswet 1998 ten aanzien van de onder de Vogelrichtlijn beschermde natuurwaarden, ligt het in de rede dat de beoordeling voor de habitatnatuurwaarden ook in dat kader plaatsvindt.

Uit de wet volgt dat voor het verkrijgen van de vereiste vergunning voor de verbetering van de dijkbekledingen, de initiatiefnemer een passende beoordeling van de gevolgen voor het gebied maakt voor zover het project of de handeling afzonderlijk of in combinatie met andere projecten of handelingen significante gevolgen kunnen hebben voor het desbetreffende gebied. Bij het maken van de passende beoordeling wordt rekening gehouden met de instandhoudingdoelstelling(en) van het gebied.

De vergunning kan worden verleend indien er zekerheid bestaat dat de natuurlijke kenmerken van het desbetreffende gebied niet zullen worden aangetast. Indien die zekerheid er niet is of duidelijk is dat er sprake is van een aantasting en er geen alternatieve oplossingen zijn, kan de vergunning slechts worden verleend vanwege onder meer argumenten die verband houden met de openbare veiligheid in het geval in het gebied een prioritair type natuurlijke habitat of een prioritaire soort voorkomt. Indien een prioritair type natuurlijke habitat of een prioritaire soort niet voorkomt, kan de vergunning slechts verleend worden om dwingende redenen van groot openbaar belang.

7.4

VERGUNNINGEN EN ONTHEFFINGEN

De beheerder draagt er zorg voor dat zo spoedig mogelijk na het opstellen van dit plan bij de bevoegde bestuursorganen de aanvragen worden ingediend tot het nemen van de besluiten die nodig zijn voor de uitvoering van het plan. De beheerder zendt gelijktijdig het ontwerpplan alsmede een afschrift van de aanvragen aan Gedeputeerde Staten. Waar nodig, zullen de hierna genoemde vergunningen en/of ontheffingen worden aangevraagd.

Flora- en faunawet/Natuurbeschermingswet (wordt per 1 oktober 2010 opgenomen in de omgevingsvergunning)

Deze wet beschermt aangewezen plant- en diersoorten. Afhankelijk van de ter plaatse aanwezige soorten is er voor het uitvoeren van de werkzaamheden een ontheffing nodig. Voor enkele algemeen voorkomende soorten geldt voor de uitvoering van de dijkwerken een algemene vrijstelling. Voor andere diersoorten en/of plantsoorten geldt een vrijstelling indien gewerkt wordt volgens een door de Minister van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) goedgekeurde gedragscode. Bij de verbetering van de dijken wordt gewerkt volgens de gedragscode van de Unie van Waterschappen.

Watervergunning

Hierin zijn meerdere vergunningen opgenomen voor werkzaamheden met betrekking tot water. Ondermeer is hierin de nu vervallen Wvo-vergunning opgenomen

Indien blijkt dat door de werkzaamheden, (de inrichting van) het werkterrein daaronder begrepen, verontreinigende/schadelijke stoffen in het water terecht kunnen komen, een vergunning in het kader van Waterwet nodig is, zal deze tijdig en gemotiveerd worden aangevraagd.

Verder moet ontheffing worden verkregen van het waterschap voor de werkzaamheden aan het dijktraject. Dit kan in dezelfde watervergunning worden geregeld.

Op grond van artikel 6.12 van het Waterbesluit kan voorts een watervergunning vereist zijn voor het gebruik van Rijkswaterstaatswerken. Voor het uitvoeren van onderhoud, aanleg of wijziging van waterstaatswerken, voor zover deze activiteiten door of vanwege de beheerder worden verricht, is deze vergunningplicht echter niet van toepassing (artikel 6.12 lid 2 sub c).

Wet milieubeheer (Wm)

Indien voor het werk aan het dijktraject, het werkterrein daaronder begrepen, gebruik wordt gemaakt van een Wm-vergunningplichtige inrichting, zal deze, voor de duur van de werkzaamheden dat de inrichting daar aanwezig moet zijn, tijdig en gemotiveerd een milieuvergunning worden aangevraagd.

Bouw- en aanlegvergunning (wordt per 1 oktober 2010 opgenomen in de omgevingsvergunning)

Op grond van het bestemmingsplan is voor de werken aan de waterkering als zodanig geen Bouw- of aanlegvergunning vereist. Voor zover in het kader van de werken tijdelijke bouwwerken geplaatst dienen te worden, bijvoorbeeld een bouwkeet, zal daarin worden voorzien door middel van het tijdig (laten) aanvragen van een tijdelijke bouwvergunning ingevolge artikel 17 Wro en artikel 40 Woningwet.

Een aanlegvergunning kan noodzakelijk zijn voor bepaalde werkzaamheden. Voor zover het bestemmingsplan voor de uitvoering van werken en werkzaamheden een aanlegvergunning als bedoeld in artikel 3.3 van de Wet ruimtelijke ordening vereist, geldt zodanige eis echter op grond van artikel 5.10 Waterwet niet in het gebied dat is begrepen in een vastgesteld projectplan.

Wegenverkeerswet/Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer

In overleg met de wegbeheerder en de gemeente worden in de bestekfase transportroutes voor de aannemer aangewezen. Wellicht dient er bij de uitvoering van de werken of bij de aan- en afvoer van materialen een tijdelijke verkeersmaatregel genomen te worden. Als de omstandigheden, die aanleiding geven tot het nemen van verkeersmaatregelen of het

plaatsen van verkeerstekens, langer duren dan 4 maanden zal de wegbeheerder overgaan tot het nemen van verkeersbesluiten. Daarnaast kunnen er nog andere vergunningen/ontheffingen of toestemmingen vereist zijn, afhankelijk van de specifieke plaatselijke omstandigheden. Hierop wordt nu niet dieper ingegaan.

BIJLAGE 1

Referenties

1. **Ontwerpnota Hoedekenskerke Restant [W4b]**
Projectbureau Zeeweringen, 1 juni 2010
Kenmerk: PZDT-R-10136 ontw.
2. **Controle/vrijgave toetsing Hoedekenskerke, Restant**
Projectbureau Zeeweringen, 13 februari 2007
Kenmerk: PZDT-M-07104
3. **Actualisatie toetsing bekleding Hoedekenskerke, rapportage 2001, aanvulling restant**
Projectbureau Zeeweringen, 2001
Kenmerk: PZDT-R-01338
4. **Cultuurhistorie aan de Westerschelde**
Stichting Dorp, stad en land, november 2009
5. **Erratum controle toetsing / vrijgave cultuurhistorie Hoedekenskerke, Restant**
Projectbureau Zeeweringen, 2009
Kenmerk: PZDT-M-09087
6. **Handleiding Ontwerpen Dijkbekledingen**
Technische werkwijze van het projectbureau Zeeweringen
Werkgroep Kennis, 19 december 2006
Kenmerk: PZDT-R-04.066 ken, versie 11
7. **Landschap Zeeweringen Westerschelde**
Dienst Landelijk Gebied, Zeeland, juli 2001
8. **Natura 2000 gebied Westerschelde & Saeftinghe**
Ministerie van LNV, 2009
Kenmerk: PDN/2009-122 Programmadirectie Natura 2000.
Gepubliceerd op de website van het ministerie van LNV
9. **Aanvullend detailadvies natuurwaarden zeewering Hoedekenskerkepolder**
Kenmerk: PZdb-b-04032
R. Jentink, april 2004
10. **Quick-scan Hoedekenskerke**
Beoordeling experiment bodemmateriaal
Kenmerk: PZDB-R-10241
Grontmij, 6 oktober 2010

11. Fauna van de Zwakke Schakels op Walcheren.

Voorkomen en verspreiding van soorten van de Vogel- en Habitatrichtlijn en de Rode Lijst, alsmede Provinciale Aandachtsoorten. SOVON-inventarisatierapport 2005/21.

SOVON Vogelonderzoek Nederland

Vergeer J.W. et al., 2005

BIJLAGE 2

Figuren

Figuur 1: Overzichtssituatie

Figuur 2: Projectgebied

Figuur 3: Bestaande situatie

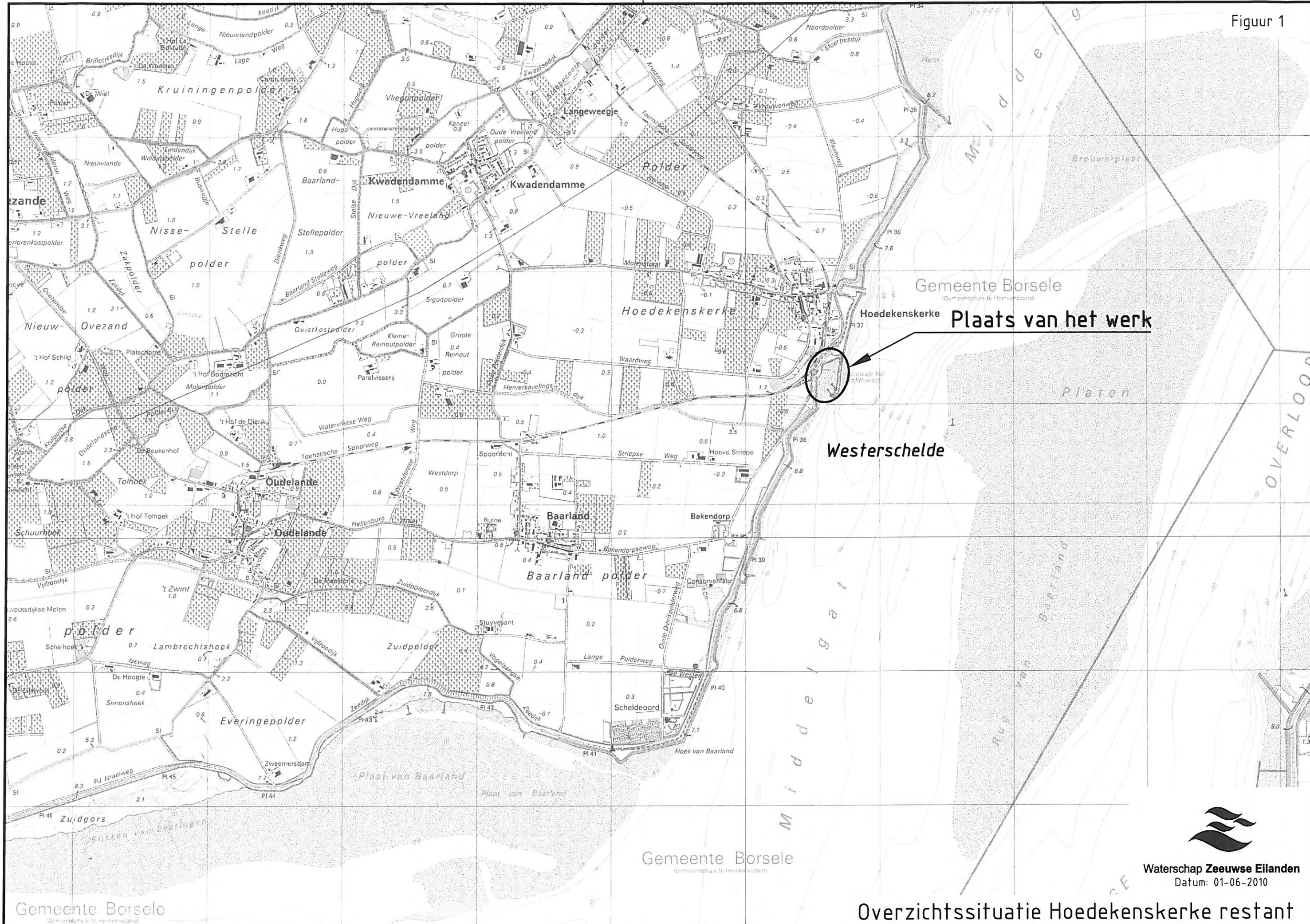
Figuur 4: Toetsing bekleding

Figuur 5: Bekleding

Figuur 6: Dwarsprofiel 1, bestaand en nieuw

Figuur 7: Dwarsprofiel 2, bestaand en nieuw

Figuur 1



Gemeente Borsele
 (Gemeentehuis te Heinkenszand)
Plaats van het werk

Westerschelde

Gemeente Borsele
 (Gemeentehuis te Heinkenszand)



Waterschap Zeeuwse Eilanden
 Datum: 01-06-2010

Overzichtssituatie Hoedekenskerke restant

Gemeente Borsele
 (Gemeentehuis te Heinkenszand)

Topografische ondergrond: (r) Topografische Dienst Kadaster, Topografische ondergrond: (r) Regionaal samenwerkingsverband Zeeland GRKN

FILENAME: G:\IT\NEN\ZEEUWSE EILANDEN\HOEDEKENSKERKE RESTANT\VOORONTWERP\PI 40-41 HOEDEKENSKERKE RESTANT.DWG
 PLOTDATE: 5/27/2010 11:37:44

Figuur 2



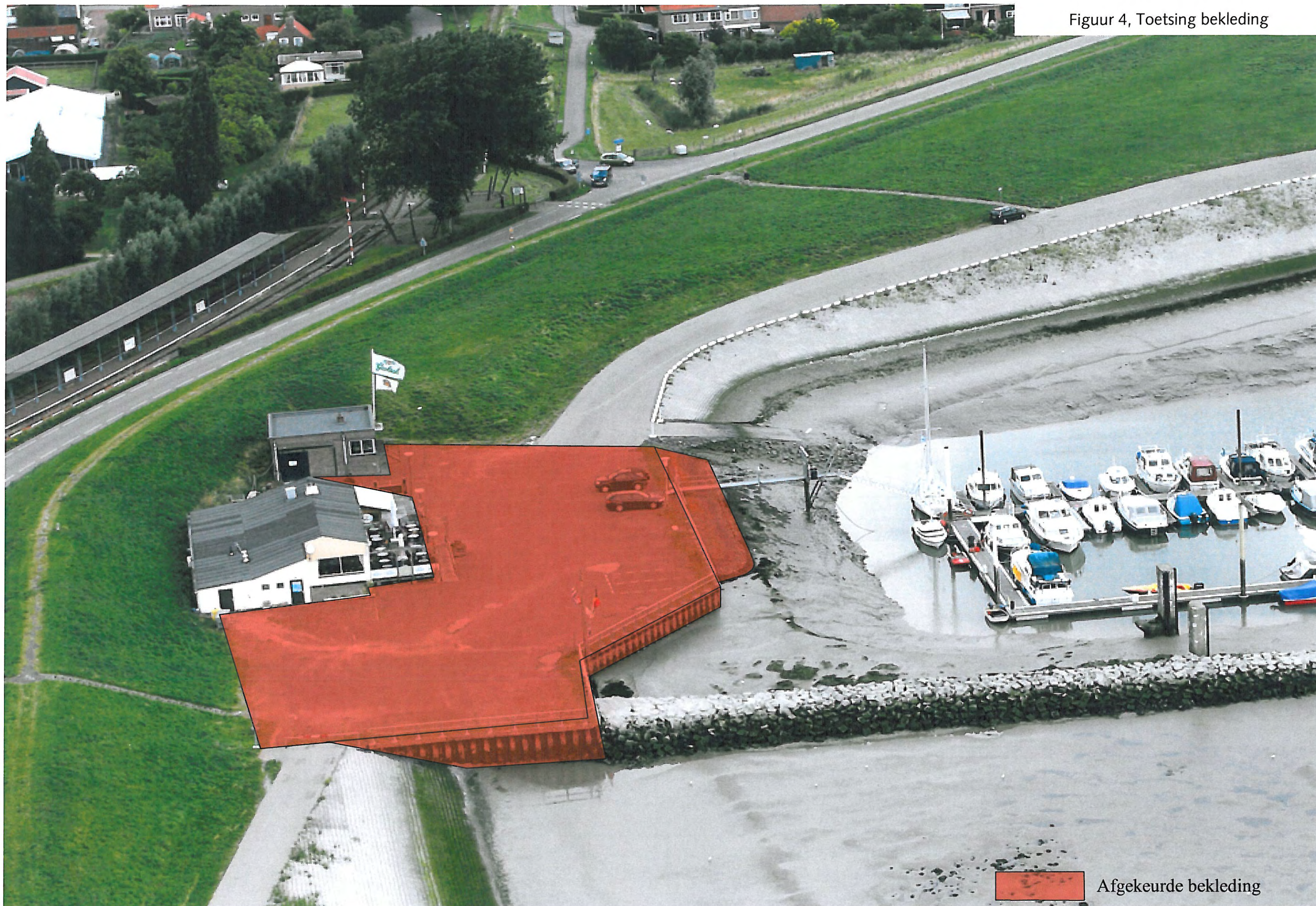
Waterschap Zeeuwse Eilanden
Datum: 01-06-2010


Projectgebied Hoedekenskerke restant

Figuur 3, Bestaande situatie

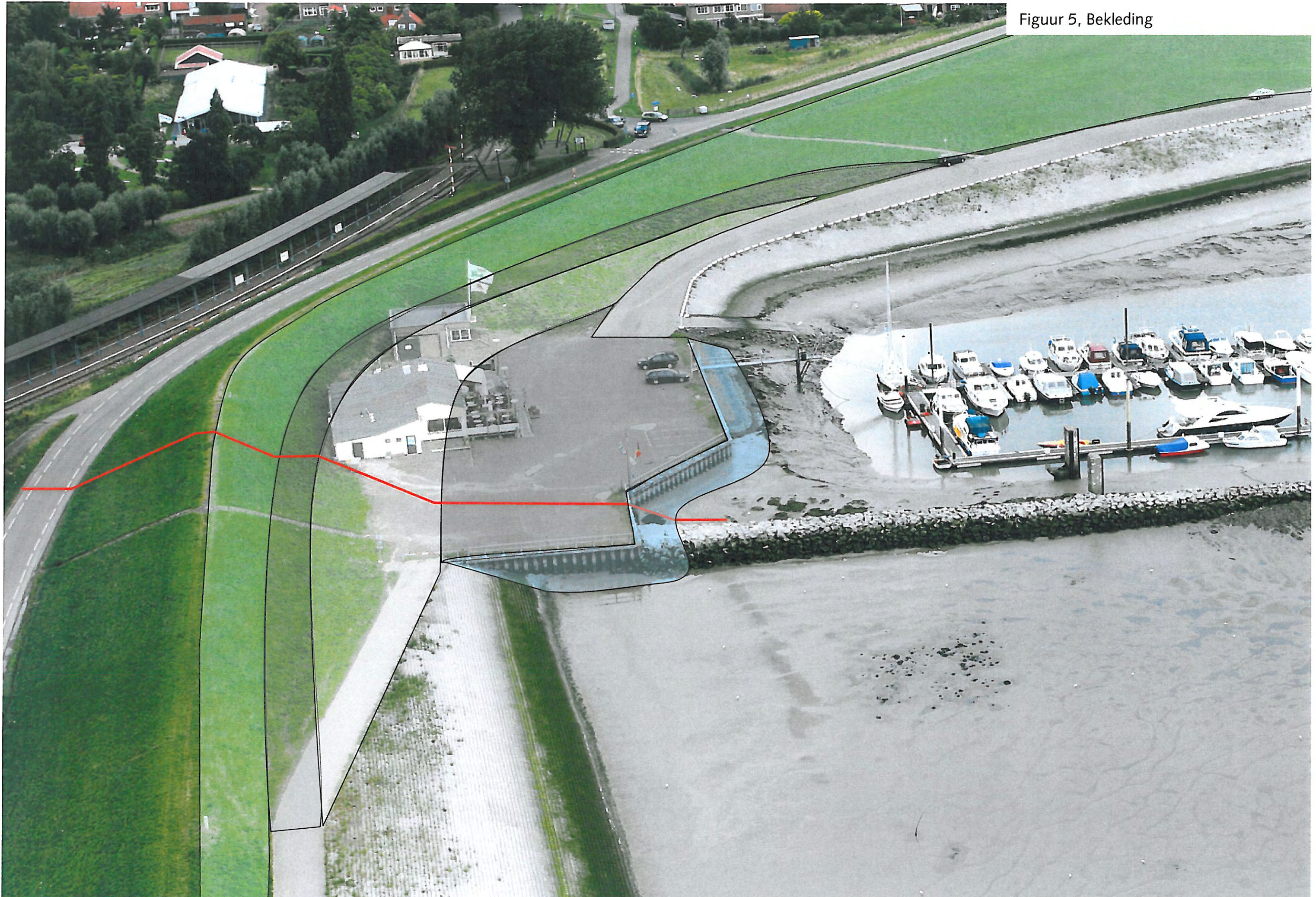


Figuur 4, Toetsing bekleding

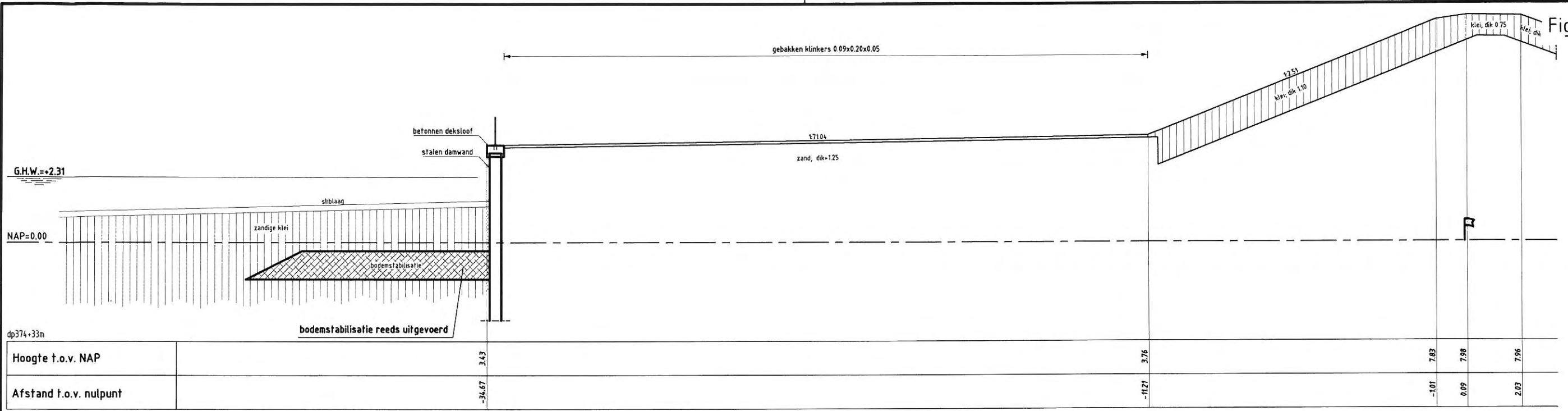


 Afgekeurde bekleding

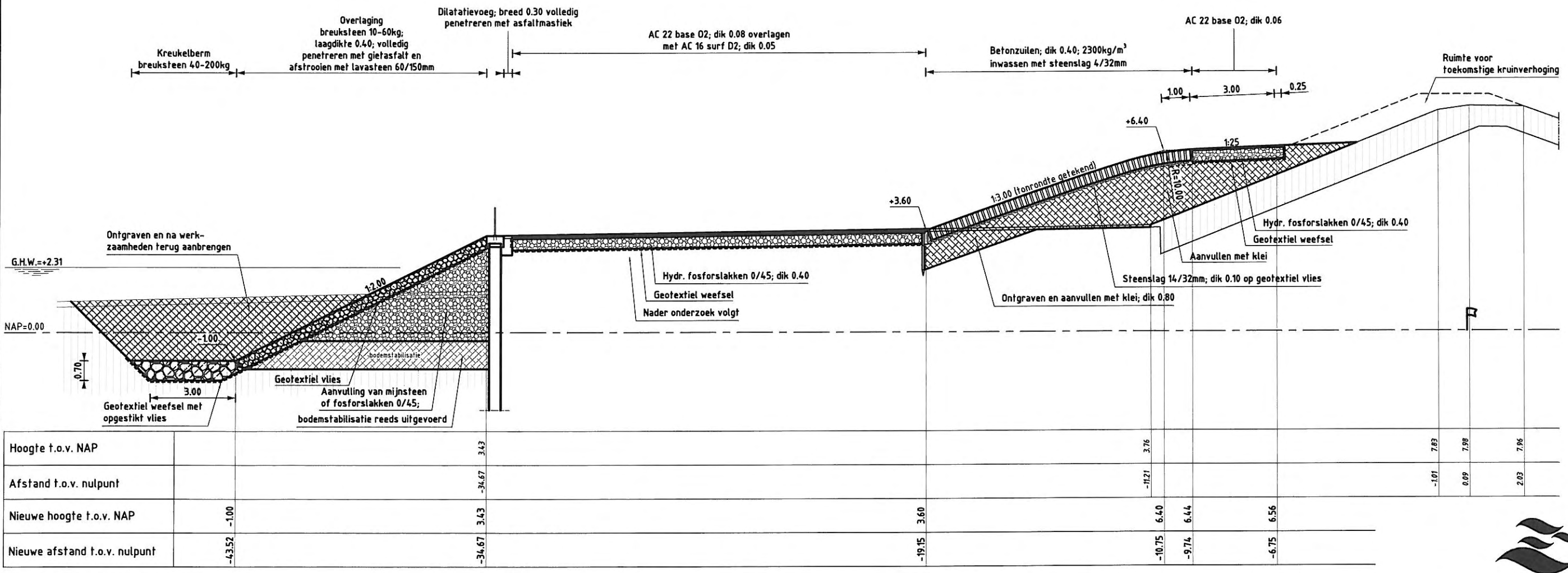
Figuur 5, Bekleding



Figuur 7



DWARSPROFIEL 2 bestaand
schaal 1:100



DWARSPROFIEL 2 nieuw
schaal 1:100



Waterschap Zeeuwse Eilanden
Datum: 01-06-2010

Hoedekenskerke restant

BIJLAGE 3

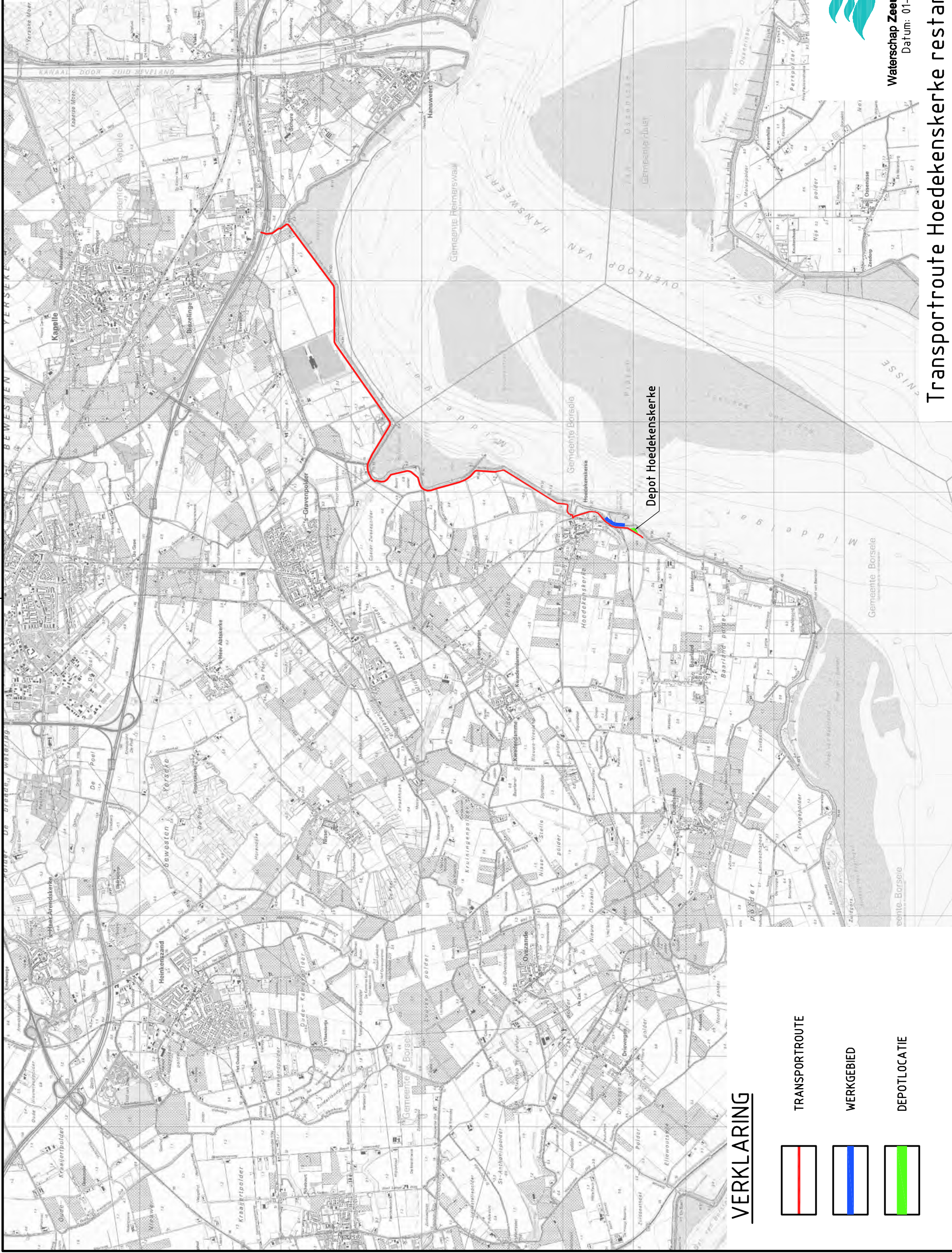
Details afsluiting onderhoudspad

Bij afsluiting van een onderhoudspad worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

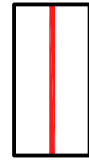
1. Toegangshekken zijn zodanig uitgevoerd dat hier lastig overheen te klimmen is.
2. Indien het af te sluiten deel wordt begraasd, wordt de afrastering binnendijks tot onder aan de dijk doorgezet.
3. Indien op het af te sluiten deel voorland aanwezig is, wordt het dwarsraster tot aan het begin van het voorland doorgezet.
4. Waar relevant, wordt door middel van bebording aangegeven dat de fietsroute zich naar binnendijks verplaatst.
5. Waar relevant, wordt door middel van informatieborden uitleg gegeven over de getroffen maatregelen (publieksvoorlichting).

BIJLAGE 4 Transportroute

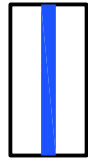
Figuur 8



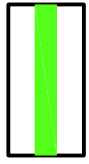
VERKLARING



TRANSPORTROUTE



WERKGEBIED



DEPOTLOCATIE



Waterschap Zeeuwse Eilanden
Datum: 01-06-2010

Transportroute Hoedekekerke restant 2012

COLOFON

PLANBESCHRIJVING HOEDEKENSKERKE RESTANT [W4B] PZDT-R-10289 ONTW.

OPDRACHTGEVER:

PROJECTBUREAU ZEEWERINGEN

STATUS:

Definitief

AUTEUR:

Ir. A. West

GECONTROLEERD DOOR:

Dr.ir. B. Stalenberg

VRIJGEGEVEN DOOR:

Dr. ir.B. Stalenberg

7 december 2010

075138326:B

ARCADIS NEDERLAND BV

Nieuwe Steen 3

Postbus 173

1620 AD Hoorn

Tel 0229 285 285

Fax 0229 219 996

www.arcadis.nl

Handelsregister

9036504

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden veeelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.