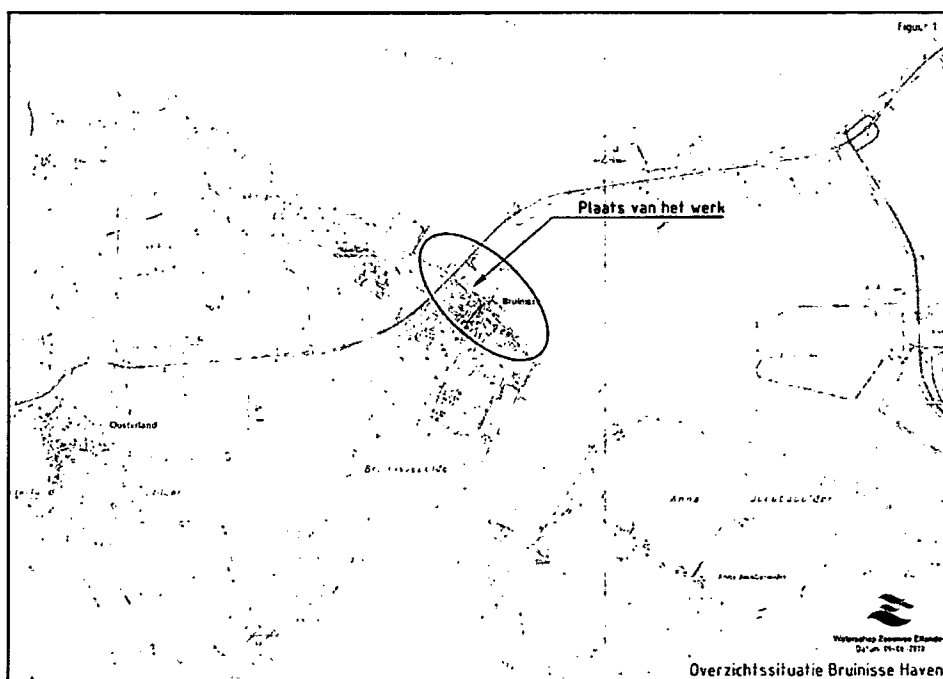


1

**SAMENVATTING PLANBESCHRIJVING
VISSERSHAVEN BRUINISSE
PZDT-R-10183 ONTW
VERBETERING STEENBEKLEDING**

PROJECTBUREAU ZEEWERINGEN



16 juni 2010
C03011/000104



Samenvatting

In 2011 vindt de uitvoering plaats van de dijkverbetering van de Vissershaven Bruinisse. 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.

Voor 2013 voorziet het Projectbureau Zeeweringen een dijkversterking langs het dijktraject Bruinisse-Grevelingendam. De dijk die langs de plaats Bruinisse en bijbehorende haven loopt, maakt onderdeel uit van dit dijktraject. Projectbureau Zeeweringen heeft in overleg met de gemeente Schouwen-Duiveland besloten om het gedeelte in de Vissershaven eerder uit te voeren om de overlast voor de omgeving te beperken door de haven in één keer aan te pakken. De Gemeente Schouwen-Duiveland gaat de remmingswerken en aanlegsteigers in de Vissershaven vernieuwen en het havenplateau opnieuw inrichten. Deze vernieuwing is een onderdeel van de herinrichtingsplannen van de havens rond Bruinisse. Om deze reden zal de dijkverbetering van de vissershaven Bruinisse in 2011 worden uitgevoerd.

De huidige dijk

Het dijkvak Vissershaven Bruinisse ligt aan de oostzijde van het voormalige eiland Schouwen-Duiveland aan de Oosterschelde in gemeente Schouwen-Duiveland. Het traject valt onder het beheer van het waterschap Zeeuwse Eilanden. Het gedeelte dat is geselecteerd voor verbetering ligt in de vissershaven tussen de sluisingang (dp 428+70 m) en dp 422(+50 m), en heeft een lengte van ongeveer 400 m.

In de haven is een loskade met een havenplateau aanwezig. De loskade bestaat uit een stalen damwand. Steigers zijn in de haven aanwezig waar vissersschepen en een aantal recreatie vaartuigen op aanleggen. De haven wordt afgeschermd door een remmingswerk.

Het traject grenst in het oosten aan de Grevelingendam welke in 2009 is verbeterd, en in het westen aan het traject Bruinispolder, Vluchthaven Zijpe, Stoofpolder, Bruinisse tot dp 422(+50 m), deze wordt verbeterd in 2013.

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 gezette steenbekledingen zijn afgekeurd.
- De kreukelberm is afgekeurd.
- De asfaltbekleding is niet getoetst.
- De aanwezige damwand is 'goed' beoordeeld.

De nieuwe constructie

Bij het ontwerp van de nieuwe steenbekleding is uitgegaan van de beschikbaarheid van herbruikbaar materiaal, de resultaten van de toetsing, inpassing in het landschapsadvies, de technische toepasbaarheid, uitvoerings- en beheersaspecten en kosten.

Op basis van de toepasbare bekledingstypen en de technische toepasbaarheid is er voor zowel de steenbekleding als het havenplateau slechts een alternatief mogelijk.

De afgekeurde steenbekleding in de haven kan alleen worden verbeterd door het toepassen van volledig gepenetreerde overlagingconstructie van breuksteen 10-60 kg afgestrooid met lavasteen. Reden hiervoor is de steile helling, het geringe oppervlak, de aansluitingen op de steigerpalen, steigerhoofd, en de damwandconstructie. Bij de steenbekleding, boven het niveau van gemiddeld hoogwater, wordt de overlagingconstructie van breuksteen 10-60 kg doorgezet, tot 1 meter boven GHW.

Op het havenplateau wordt er een asfalt verharding aangebracht met een funderingsconstructie van hydraulische fosforslakken. Dit vervangt de bestaande klinkerbestrating welke nu niet voldoet. In overleg met de gemeente Schouwen-Duiveland wordt er op de onderlaag van steenslagasfaltbeton een deklaag aangebracht van dichtasfaltbeton of Steenmastiek asfalt (SMA). Deze laatste deklaag is beter bestand tegen zware as lasten ter plaatse van de loskade. Bij het alternatief havenplateau is herstel van de huidige natuurwaarden mogelijk. De stalen damwand van het havenplateau is goed getoetst en wordt gehandhaafd.

Effecten op de omgeving

Het projectgebied ligt buiten de Natura 2000 gebieden Oosterschelde en Grevelingen. 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.

PLANBESCHRIJVING VISSERSHAVEN
BRUINISSE [16A]
PZDT-R-10183 ONTW.
VERBETERING STEENBEKLEDING

PROJECTBUREAU ZEEWERINGEN

16 juni 2010
C03011/000104

Inhoud

Samenvatting	4
1 Inleiding	7
2 Situatiebeschrijving	10
2.1 De dijk	10
2.1.1 Huidige situatie	10
2.1.2 Opbouw en bekleding	10
2.1.3 Eigendom en beheer	11
2.1.4 Veiligheidstoetsing	11
2.2 LNC-waarden	11
2.2.1 Landschap	11
2.2.2 Natuur	12
2.2.3 Cultuurhistorie	14
2.3 Overige aspecten	16
3 Randvoorwaarden en uitgangspunten	17
3.1 Algemeen	17
3.2 Randvoorwaarden	17
3.2.1 Veiligheid	17
3.2.2 Natuur	18
3.3 Uitgangspunten	19
3.3.1 Veiligheid	19
3.3.2 Kosten	19
3.3.3 Landschap	19
3.3.4 Natuur	20
3.3.5 Cultuurhistorie	21
3.3.6 Milieubelasting	21
3.3.7 Overige aspecten	21
4 Keuze ontwerp	22
4.1 Mogelijke oplossingen	22
4.2 Uiteindelijke keuze	22
5 Ontwerp en plan	24
5.1 Ontwerp nieuwe dijkbekleding	24
5.1.1 Kreukelberm en teenconstructie	24
5.1.2 Ingegoten breuksteen	25
5.1.3 open steenasfalt	25
5.1.4 berm (steenslagasfaltbeton i.p.v. waterbouwasfaltbeton)	26
5.2 inrichting haven en havenplateau	26
5.2.1 Inrichting haven	26
5.2.2 Herinrichting havenplateau	26

5.3	Voorzieningen gericht op de uitvoering van het werk	27
5.4	Voorzieningen ter beperking van nadelige gevolgen	27
5.4.1	Landschap	27
5.4.2	Natuur	27
5.4.3	Cultuurhistorie	27
5.4.4	Overig	27
5.5	Voorzieningen ter bevordering van LNC-waarden	28
5.5.1	Landschap	28
5.5.2	Natuur	28
5.5.3	Cultuurhistorie	28
6	Effecten	29
6.1	Landschap	29
6.2	Natuur	29
6.3	Cultuurhistorie	30
6.4	Overig	30
7	Procedures en besluitvorming	32
7.1	M.e.r.-beoordeling	32
7.2	Planvaststelling en goedkeuringsprocedure	32
7.3	Natuurbeschermingswet 1998	32
7.4	Vergunningen en ontheffingen	33
1	Referenties	36
2	Figuren	38
3	Transportroutes	39

Samenvatting

In 2011 vindt de uitvoering plaats van de dijkverbetering van de Vissershaven Bruinisse. 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.

Voor 2013 voorziet het Projectbureau Zeeweringen een dijkversterking langs het dijktraject Bruinisse-Grevelingendam. De dijk die langs de plaats Bruinisse en bijbehorende haven loopt, maakt onderdeel uit van dit dijktraject. Projectbureau Zeeweringen heeft in overleg met de gemeente Schouwen-Duiveland besloten om het gedeelte in de Vissershaven eerder uit te voeren om de overlast voor de omgeving te beperken door de haven in één keer aan te pakken. De Gemeente Schouwen-Duiveland gaat de remmingswerken en aanlegsteigers in de Vissershaven vernieuwen en het havenplateau opnieuw inrichten. Deze vernieuwing is een onderdeel van de herinrichtingsplannen van de havens rond Bruinisse. Om deze reden zal de dijkverbetering van de vissershaven Bruinisse in 2011 worden uitgevoerd.

De belangrijkste punten uit deze planbeschrijving zijn hier samengevat.

De huidige dijk

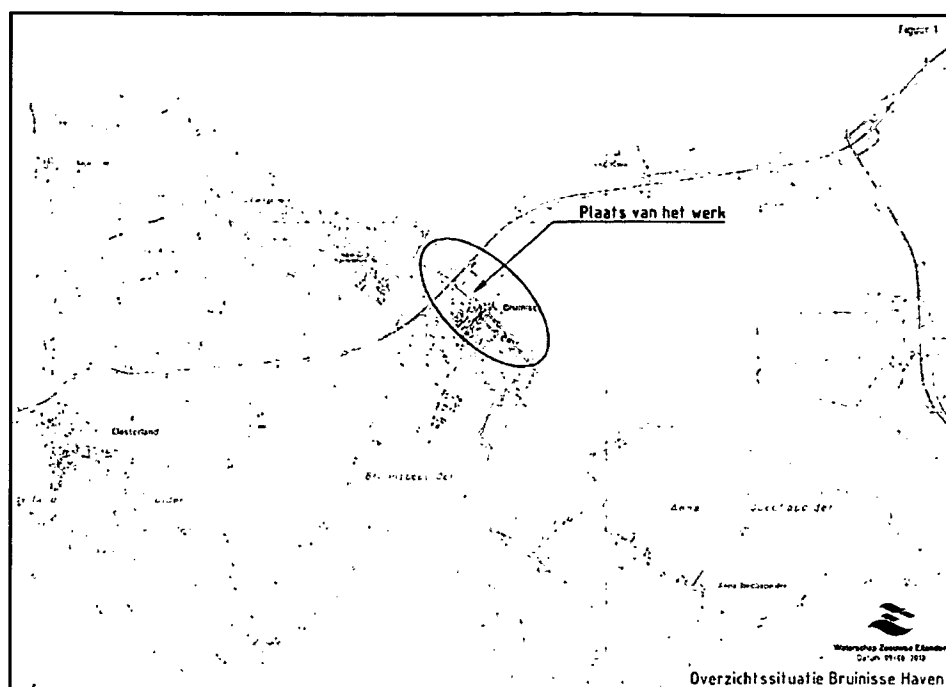
Het dijkvak Vissershaven Bruinisse ligt aan de oostzijde van het voormalige eiland Schouwen-Duiveland aan de Oosterschelde in gemeente Schouwen-Duiveland. Het traject valt onder het beheer van het waterschap Zeeuwse Eilanden. Het gedeelte dat is geselecteerd voor verbetering ligt in de vissershaven tussen de sluisingang (dp 428+70 m) en dp 422(+50 m), en heeft een lengte van ongeveer 400 m.

In de haven is een loskade met een havenplateau aanwezig. De loskade bestaat uit een stalen damwand. Steigers zijn in de haven aanwezig waar vissersschepen en een aantal recreatie vaartuigen op aanleggen. De haven wordt afgeschermd door een remmingswerk.

Het traject grenst in het oosten aan de Grevelingendam welke in 2009 is verbeterd, en in het westen aan het traject Bruinissepolder, Vluchthaven Zijpe, Stoofpolder, Bruinisse tot dp 422(+50 m), deze wordt verbeterd in 2013.

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 gezette steenbekledingen zijn afgekeurd.
- De kreukelberm is afgekeurd.
- De asfaltbekleding is niet getoetst.
- De aanwezige damwand is 'goed' beoordeeld.

De nieuwe constructie

Bij het ontwerp van de nieuwe steenbekleding is uitgegaan van de beschikbaarheid van herbruikbaar materiaal, de resultaten van de toetsing, inpassing in het landschapsadvies, de technische toepasbaarheid, uitvoerings- en beheersaspecten en kosten.

Op basis van de toepasbare bekledingstypen en de technische toepasbaarheid is er voor zowel de steenbekleding als het havenplateau slechts een alternatief mogelijk.

De afgekeurde steenbekleding in de haven kan alleen worden verbeterd door het toepassen van volledig gepenetreerde overlagingconstructie van breuksteen 10-60 kg afgestrooid met lavasteen. Reden hiervoor is de steile helling, het geringe oppervlak, de aansluitingen op de steigerpalen, steigerhoofd, en de damwandconstructie. Bij de steenbekleding, boven het niveau van gemiddeld hoogwater, wordt de overlagingconstructie van breuksteen 10-60 kg doorgezet, tot 1 meter boven GHW.

Op het havenplateau wordt er een asfalt verharding aangebracht met een funderingsconstructie van hydraulische fosforslakken. Dit vervangt de bestaande klinkerbestrating welke nu niet voldoet. In overleg met de gemeente Schouwen-Duiveland wordt er op de onderlaag van steenslagasfaltbeton een deklaag aangebracht van dichtasfaltbeton of Steenmastiek asfalt (SMA). Deze laatste deklaag is beter bestand tegen zware as lasten ter plaatse van de loskade. Bij het alternatief havenplateau is herstel van de huidige natuurwaarden mogelijk. De stalen damwand van het havenplateau is goed getoetst en wordt gehandhaafd.

Effecten op de omgeving

Het projectgebied ligt buiten de Natura 2000 gebieden Oosterschelde en Grevelingen. 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.

HOOFDSTU

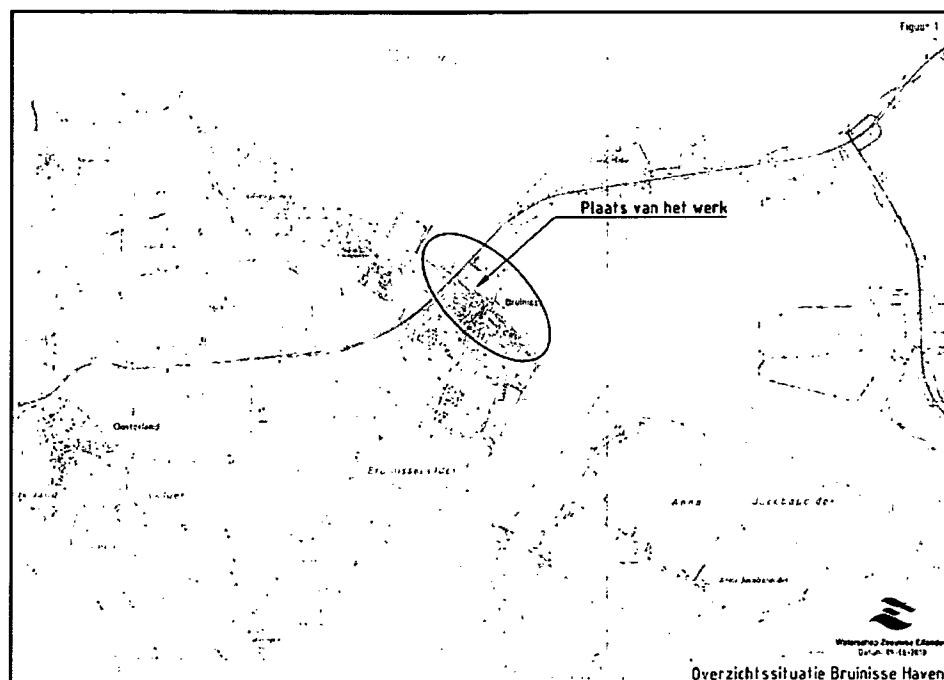
1 Inleiding

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 2011 zijn meerdere dijkvakken langs de Oosterschelde en Westerschelde uitgekozen, waaronder het traject van Vissershaven Bruinisse. Het dijkvak heeft een totale lengte van ongeveer 400 m. Zie onderstaande afbeelding en Figuur 1 van Bijlage 2.

Afbeelding 1

Planlocatie en omgeving.



Het traject Vissershaven Bruinisse stond eerst gepland om in 2013 te worden uitgevoerd. De gemeente Schouwen-Duiveland gaat met Europese subsidie in 2011 de infrastructuur in en rond de vissershaven verbeteren, door de remmingswerken en aanlegsteigers in de

vissershaven te vernieuwen en het havenplateau opnieuw in te richten. Projectbureau Zeeweringen heeft in overleg met de gemeente Schouwen-Duiveland besloten om het gedeelte in de Vissershaven eerder uit te voeren om de overlast voor de omgeving te beperken door de haven in één keer aan te pakken.

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 Zeeuwse Eilanden. 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.

HOOFDSTU

2 Situatiebeschrijving

2.1 DE DIJK

2.1.1 HUIDIGE SITUATIE

Het dijkvak Vissershaven Bruinisse ligt rond de haven van Bruinisse aan de oostzijde van het voormalige eiland Schouwen-Duiveland aan de Oosterschelde in gemeente Schouwen-Duiveland. Het traject valt onder het beheer van het waterschap Zeeuwse Eilanden. De situatie en het projectgebied zijn weergegeven in Figuur 1 en Figuur 2 in Bijlage 2. Het gedeelte dat is geselecteerd voor verbetering ligt in de vissershaven tussen de sluisingang (dp 428+70 m) en dp 422(+50 m), en heeft een lengte van ongeveer 400 m. In dit dijkvak wordt de bekleding van het onder- en bovenbeloop beschouwd.

In de haven is een loskade met een havenplateau aanwezig. De loskade bestaat uit een stalen damwand. Steigers zijn in de haven aanwezig waar vissersschepen en een aantal recreatie vaartuigen op aanleggen. De haven wordt afgeschermd door een remmingswerk die als aanlegsteiger wordt gebruikt.

Het traject grenst in het oosten aan de Grevelingendam (dp 428 - dp 473), deze is in 2009 in het kader van Project Zeeweringen verbeterd. Het traject grenst in het westen aan de Bruinissepolder, Vluchthaven Zijpe, Stoofpolder, Bruinisse tot dp 422(+ 50 m), deze wordt verbeterd in 2013.

2.1.2 OPBOUW EN BEKLEDING

De karakteristieke dwarsprofielen van het haventerrein en het bovenbeloop zijn weergegeven in Figuur 2 t/m Figuur 6 in 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 Gemiddeld Hoogwaterpeil (GHW). Het GHW is op het niveau van NAP + 1,60 m.

Op het havenplateau bestaat de bekleding uit een klinkerverharding met daaronder zand. Aan de waterkant wordt het havenplateau begrensd door een stalen damwand. Het niveau van het havenplateau varieert van NAP + 2,45 m aan de waterkant tot NAP + 3,05 aan de insteek van het bovenbeloop. Aan de dijkzijde van het havenplateau zijn er parkeerplaatsen aanwezig. De verharding bestaat hier uit een asfaltaag op een puinfundering met daaronder zand. De dijk achter het havenplateau is afgedekt met klei en begroeid met gras.

De dijkovergangen die achter het havenplateau in de hoogwaterkering lopen hebben een verhardingslaag van asfalt met daaronder een puinfundering.

In de gehele haven aan de westzijde van de loskade/havenplateau van dp 423(+78m) tot dp 428(+ 70 m) is er een gezette steenbekleding van Haringmanblokken met een dikte van 0,15 m aanwezig tot aan het bermknippunt. Deze wordt ondersteund door een kreukelberm. In de bochten zijn betonzuilen (basalton) toegepast met een dikte van 0,20 m. Op de berm zijn er vlakken betonblokken met een dikte van 0,20 m gesitueerd met daarnaast de weg. De verharding van de wegconstructie rond de haven bestaat uit een asfaltverharding met daaronder een puinfundering. De dijk rond de haven is afgedekt met klei en begroeid met gras.

De steenbekleding is aan de noordzijde dp 428(+ 70 m) van de haven zowel aan de onderzijde (t.p.v. kreukelberm) als aan de bovenzijde (op de berm) opgesloten door een damwandconstructie (het talud eindigt tegen een vleugelwand)..

2.1.3 EIGENDOM EN BEHEER

Het dijkvak ligt aan de Oosterschelde en valt onder het beheer van het waterschap Zeeuwse Eilanden.

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 Zeeuwse Eilanden 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 gezette steenbekledingen zijn afgekeurd.
- De kreukelberm is afgekeurd.
- De asfaltbekleding is niet getoetst.
- De aanwezige damwand is 'goed' beoordeeld.

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 Oosterschelde 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 Oosterschelde. De

Oosterschelde 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.

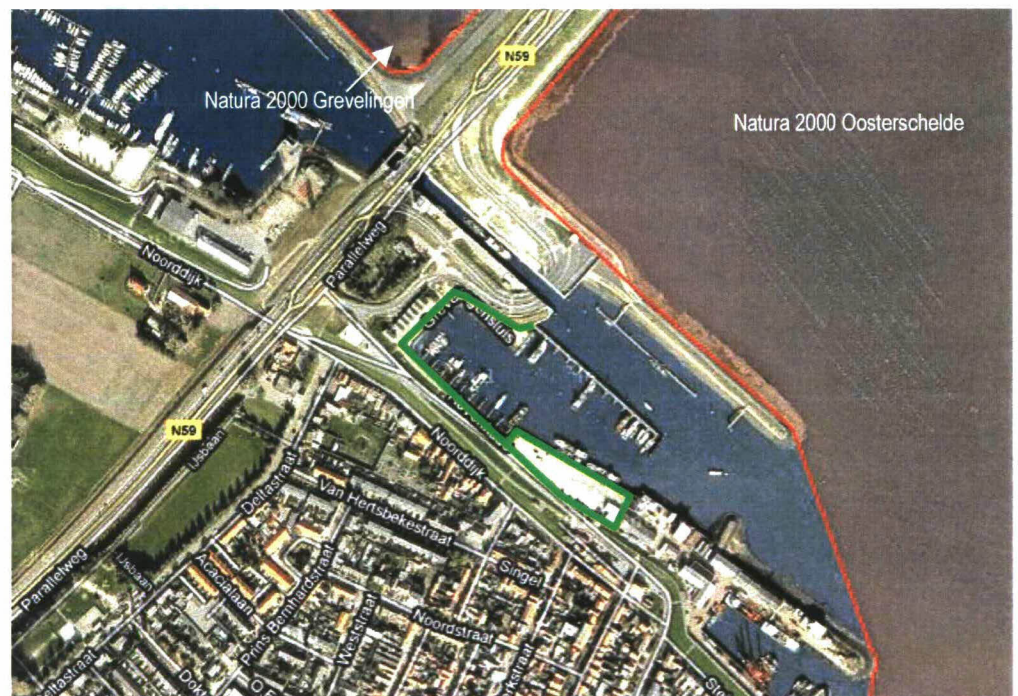
2.2.2

NATUUR

Het projectgebied maakt geen deel uit van Natura 2000-gebieden Oosterschelde en Grevelingen. De begrenzing van het Natura 2000-gebied is weergegeven in Afbeelding 2. Voor de natuurwaarden in de Natura 2000-gebieden Oosterschelde en Grevelingen zijn er instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd [lit. 9, 10]. Activiteiten die het behalen van instandhoudingsdoelstellingen 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 rood gemarkeerd
(bron: www.minlnv.nl
Projectgebied in groen
gemarkeerd)



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

Habitatype

Afbeelding 2 laat zien dat het projectgebied buiten Natura 2000-gebieden Oosterschelde en Grevelingen valt. De aanwezigheid van beschermde habitattypen in de haven is uitgesloten. In de haven komen wel "soortenrijke wiervegetaties op hard substraat" voor. Dit is een biotoop genoemd in het aanwijzingsbesluit van het beschermde natuurmonument

Oosterschelde. De wiergemeenschappen in de haven zijn niet bijzonder waardevol, maar ontwikkeling naar meer waardevolle vormen is nog wel mogelijk [lit. 11].

Habitatrichtlijnsoort

De haven zelf vormt geen geschikte leefomgeving voor Habitatrichtlijnsoorten waarvoor Grevelingen en Oosterschelde zijn aangemeld. De haven vormt geen geschikte leefomgeving voor zeldzame soorten als de noordse woelmuis, gewone zeehond en groenknolorchis [lit. 9, 10]. Deze soorten komen voor op respectievelijk schorren, relatief onverstoorde open wateren/zandplaten en duinvalleien/trilvenen.

Broedvogels

In en rond de haven komen verschillende broedvogels voor. Alleen de Scholekster is broedend op het haventerrein aangetroffen (een exemplaar). De overige soorten zijn algemene soorten die in de nabijgelegen huizen en tuinen broeden [lit. 12].

Niet-broedvogels

Hoewel de haven geen onderdeel uitmaakt van het Natura 2000-gebied, heeft de haven en directe omgeving mogelijk wel een foerageer- of rustfunctie voor vogelrichtlijnsoorten van Grevelingen en Oosterschelde.

De functie als hoogwatervluchtplaats voor kwalificerende vogelsoorten van Oosterschelde en Grevelingen is niet bijzonder groot [lit. 12].

Op een afstand van 200 m van het projectgebied komen voornamelijk watervogels voor als de dodaars, fuut, meerkoet, middelste zaagbek en wilde eend. Andere watervogels als aalscholver, brilduiker, geoorde fuut en pijlstaart komen incidenteel voor binnen de verstoringzone van de haven. Watervogels maken geen gebruik van hoogwatervluchtplaatsen, om het droogvallen van geschikte foerageergebieden af te wachten. Steltlopers doen dit wel. Aanwezige steltlopers zijn de scholekster, steenloper, tureluur en wulp. De meest voorkomende vogel is de rotgans in maart. De rotgans bevindt zich in de wateren buiten de haven, grotendeels buiten de verstoringzone van de werkzaamheden.

Zeehond

De gewone zeehond is op relatief korte afstand waargenomen in de wateren van Grevelingen en de Oosterschelde (waarneming.nl). De kerngebieden van de gewone zeehond liggen aan de westkant van de Oosterschelde. In de directe omgeving liggen geen vaste ligplaatsen. De dichtstbijzijnde vaste ligplaats ligt op een afstand van meer dan tien kilometer. De verstoringzone van de werkzaamheden voor de zeehonden is maximaal 500 m.

Soorten Flora- en faunawet

Flora

Binnen het werkgebied komen geen beschermde plantensoorten voor [lit. 11].

Zoogdieren

Rond Bruinisse zijn verschillende zoogdiersoorten aangetroffen. De haven vormt mogelijk het foerageergebied van de kleine dwergvleermuis en de laatvlieger. In de omgeving van de haven komen de mol, haas, konijn en woelrat (tabel 1) voor. Ook de beschermde noordse woelmuis komt in de omgeving voor [lit. 12]. Voor deze grondgebonden zoogdieren vormt

de haven geen geschikte leefomgeving vanwege de aanwezigheid van autowegen en de aanwezige verharding. Mogelijk komen in het havengebied algemene muizensoorten voor.

Amfibieën, reptielen en vissen

De haven en directe omgeving vormen geen geschikte omgeving voor amfibieën. In de omgeving komen wel algemene soorten voor als de bruine kikker en bastaardkikker, maar vanwege de afwezigheid van water zijn deze soorten op de locatie van het haventerrein uitgesloten. Aanwezigheid van de beschermde rugstreeppad ter plaatse van de haven is uitgesloten, omdat hier geen geschikte biotopen aanwezig zijn [lit. 12].

Reptielen komen in de haven of de omgeving niet voor. Aanwezigheid is uitgesloten [lit. 12].

De haven heeft geen bijzondere functie voor beschermde vissoorten.

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 Oosterscheldedijken [lit. 3] valt het dijktraject binnen de cultuurhistorische cluster 'Bruinisse'. Het thema van de compacte cluster Bruinisse is Voorstraatdorp, de code van dit cluster is CZO-501 en de waardering 'redelijk'.

Cluster Bruinisse

De compacte cluster Bruinisse omvat 3 aan de zeedijk en een groot aantal achter de zeedijk gelegen elementen. Kern vormt het dorp Bruinisse met voorgelegen havenactiviteiten. Bruinisse is van oudsher een vissersplaats, het is gesticht in de 2^e helft van de 15^e eeuw als Voorstraatdorp.

In de Voorstraat (Oude Straat) bevindt zich een groot aantal karakteristieke (monumentale) panden en ook aan de Havenkade en Steinstraat staat karakteristieke bebouwing. Visserij is al sinds vroege tijd belangrijk en in de onmiddellijke nabijheid van het dorp liggen dan ook twee havens: de Nieuwe Gemeentehaven en de Oude Gemeentehaven. Daarnaast is er een periode geweest waarin ook oesters werden gekweekt. Restanten hiervan zijn nauwelijks zichtbaar, alleen nog iets ten oosten van Bruinisse.

Afbeelding 3

Cultuurhistorisch cluster
Bruinisse CZO-501 Bron
Cultuurhistorische Atlas



De cultuurhistorische objecten en gebieden binnen dit cluster van belang voor dit traject:

- CZO-002: Nieuwe Gemeentehaven(CHS-code GEO-042) - Rechthoekige havenkom, gebruikt door vissersschepen. De haven bestaat uit twee delen: één gedeelte als wachtplaats voor de sluis, één gedeelte voor 'langparkeren'. Houten aanlegpalen en -steigers (vrij nieuw). Aan de westkant bevindt zich een aantal loodsen, aan de zijde van de Havenkade een parkeerplaats. De bekleding van de haven bestaat aan kop van de havendam uit basalt. Het binnentalud is bekleed met beton met een aantal ijzeren 'pinnen', de bochten met basalt en beton. Het buitentalud bestaat gedeeltelijk uit nieuwe betonblokken en golfbrekende bekleding (systeem Pit). Waardering: hoog.
- CZO-007: Oesterputrestanten - Oesterputrestanten ten westen van Bruinisse, goed zichtbaar op luchtfoto's. Bekleding dijk ter hoogte van oesterput: systeem Haringman. Waardering: zeer hoog.

Afbeelding 4
Aanlegsteiger haven van
Bruinisse Bron
Cultuurhistorische Atlas



2.3

OVERIGE ASPECTEN

Het betreffende dijkvak heeft specifieke recreatieve functies. De vissershaven met een open verbinding met de Oosterschelde wordt door de visserij (beroepsvaart) en pleziervaart gebruikt. In de haven zijn circa 50 ligplaatsen beschikbaar. De gemeente Schouwen-Duiveland gaat gelijktijdig met de verbetering van de steenbekleding de remmingswerken en aanlegsteigers in de vissershaven vernieuwen en het havenplateau wordt opnieuw ingericht.

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 fysieke 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_s) 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 toetspeilen en ontwerppeilen van de Oosterschelde zijn gebaseerd op een noodsluiting van de Oosterscheldekering. Aangezien de Oosterscheldekering een vast sluitregime heeft, hoeft geen rekening gehouden te worden met een waterstandverhoging als gevolg van de zeespiegelrijzing. Daarom zijn op iedere locatie achter de Oosterscheldekering het toetspeil en het ontwerppeil gelijk aan elkaar en constant in de tijd (Ontwerppeil 2009-2060).

De basis van de ontwerpcondities is gelegd in het rapport "Hydraulisch randvoorwaardenrapport Bruinissepolder tot Grevelingendam". De golfrandvoorwaarden zoals gegeven in het detailadvies zijn de rekenwaarden. Met name de indeling in

zogenaamde randvoorwaardenvakken is hierin van belang. De gemaakte indeling is weergegeven in Tabel 1. De indeling in randvoorwaardenvakken is ook weergegeven in Figuur 2 in Bijlage 2. Het ontwerppeil 2009-2060 en de bijbehorende golf randvoorwaarden zijn gegeven in Tabel 2.

Tabel 1
Eigenschappen
randvoorwaardenvakken

RVW-vak	Locatie	
	Van [dp]	Tot [dp]
148a	430	421

RVW-vak = randvoorwaardenvak

Tabel 2
Golf randvoorwaarden bij
ontwerppeil 2009-2060

RVW-vak	Ontwerppeil [NAP + m]	H _s [m]	T _{pm} [s]
148a	3,70	0,90	3,17

3.2.2

NATUUR

Natuurbeschermingswet 1998

Zoals reeds in 2.2.2 is aangegeven is de Oosterschelde 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. Hiermee worden activiteiten die kunnen leiden tot effecten op de kwalificerende natuurwaarden vergunningsplichtig.

Ook de dijkverbeteringswerken in de Oosterschelde kunnen leiden tot effecten op beschermde natuurwaarden. Daarvoor wordt eerst gekeken of er effecten worden verwacht en zo ja of deze effecten mogelijk significant zijn. Omdat significante effecten ten gevolge van de dijkverbetering niet zijn uit te sluiten, wordt een quick scan natuurwetgeving uitgevoerd (Oriëntatiefase in Afbeelding 5 op de volgende pagina). Afhankelijk van de resultaten van deze quick scan wordt bepaald of het uitvoeren van een verslechteringsstoets dan wel passende beoordeling uitgevoerd moet worden. Tevens wordt duidelijk of het noodzakelijk is een vergunning aan te vragen, ook als de eindconclusie is dat er geen significante effecten zijn.

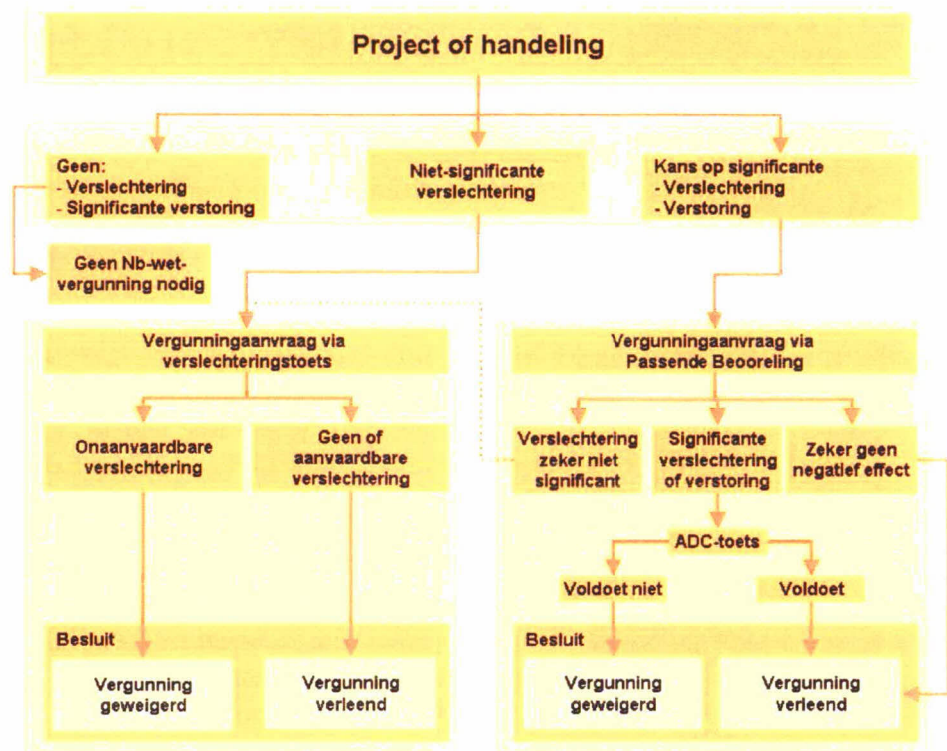
Flora- en faunawet

Naast gebiedsbescherming dient het project ook getoetst te worden op haar consequenties op de aanwezige planten- en diersoorten. De bescherming van individuele diersoorten 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 5
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 Oosterschelde zijn deze verwoord in de Landschapsvisie Oosterschelde en nader uitgewerkt in het detailadvies voor dit dijktraject.

Het landschap op en rondom de zeewering wordt bepaald door de Oosterschelde 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 cultuurhistorische elementen.

In het ontwerp moet rekening worden gehouden met de wensen uit de landschapsvisie voor de Oosterschelde, 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 handhaven, dit levert een sterker havenbeeld op.
- Het havengebied moet een technische uitstraling hebben. De gekozen bekleding voor het onderhavige dijkvak moet, vanuit een landschappelijk oogpunt, aansluiten op de aangrenzende dijkvakken.

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).

De Meetadviesdienst Zeeland heeft een gedetailleerd onderzoek laten uitvoeren naar de vegetatie op het onderhavige dijkvak. De bij voorkeur toe te passen categorieën, die hieruit volgen, zijn samengevat in onderstaande tabellen. Indien noodzakelijk, mag van de voorkeuren worden afgeweken. Dit laatste dient wel duidelijk te worden onderbouwd.

Tabel 3

Advies toe te passen bekleedingscategorieën in de getijdenzone.

Samenvatting ecologisch detailadvies getijdenzone

Dijkpaal	Herstel	Verbetering
419 – 423 ⁺⁸⁰ m	Geen voorkeur	Geen voorkeur
423 ⁺⁸⁰ m – 429 (sluisingang)	Redelijk goed	Goed

Tabel 4

Advies toe te passen bekleedingscategorieën boven GHW.

Samenvatting ecologisch detailadvies boven GHW

Dijkpaal	Herstel	Verbetering
419 – 423 ⁺⁸⁰ m	Geen voorkeur	Geen voorkeur
423 ⁺⁸⁰ m – 429 (sluisingang)	Redelijk goed	Redelijk goed

Het voorland van het dijkvak Bruinisse bestaat uit een visserhaven (haven). Bij de dijkwerkzaamheden zal alleen in de haven worden gegraven, de haven valt buiten de grenzen van het Natura 2000. Gebiedsvreemd materiaal, zoals oud teenbeschoot, filterdoek en perkoeipalen, mogen niet in de Oosterschelde terechtkomen 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.

Voor de uitvoering van de werkzaamheden is er vooralsnog geen depotlocatie noodzakelijk. Indien er tijdens de uitvoering een depot noodzakelijk is kan worden uitgeweken naar het Projectbureau Zeeweringen depot aan de Langeweg in Bruinisse.

Voor de ligging van transportroute zij Bijlage 3.

HOOFDSTU

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

In Tabel 5 zijn de hoeveelheden materiaal, zoals betonblokken, weergegeven die vrijkomen bij het vernieuwen van de bekleding en die eventueel kunnen worden hergebruikt. Het 'zeewaarts spreiden' van de vrijgekomen bekledingen is op de Oosterschelde niet toegestaan. Niet herbruikbare hoeveelheden dienen te worden afgevoerd.

Tabel 5

Vrijkomende hoeveelheden materialen (exclusief verliezen).

Toplaag	Oppervlakte (m ²)	Oppervlakte gekanteld (m ²)
Vlakke betonblokken (0,50×0,50×0,20m ³)	275	110
Haringmanblokken (0,50×0,50×0,15m ³)	1975	594

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

Op basis van de toepasbare bekledingstypen en de technische toepasbaarheid is er voor zowel de steenbekleding als het havenplateau slechts een alternatief mogelijk. Dit wordt hieronder beschreven.

Steenbekleding

- De afgekeurde steenbekleding in de haven kan alleen worden verbeterd door het toepassen van volledig gepenetreerde overlagingconstructie van breuksteen 10-60 kg afgestrooid met lavasteen.
- Omdat het niveau van het havenplateau vlak boven GHW ligt (circa 1 m) is de bekleding uit de ondertafel doorgezet tot een niveau van NAP + 2,6 m. Hier wordt de overlagingconstructie van breuksteen 10-60 kg doorgezet tot een niveau van NAP + 2,6 meter. De steenbekleding wordt 1 meter boven GHW doorgezet. Bij de steenbekleding wordt hierdoor boven GHW niet voldaan aan herstel van de natuurwaarden.

Havenplateau

- Op het havenplateau wordt er een asfalt verharding aangebracht met een funderingsconstructie van hydraulische fosforslakken. Dit vervangt de bestaande klinkerbestrating welke nu niet voldoet.
- In overleg met de gemeente Schouwen-Duiveland wordt er op de onderlaag van steenslagasfaltbeton een deklaag aangebracht van steenmastiek asfalt (SMA). Deze laatste deklaag is beter bestand tegen zware as lasten ter plaatse van de loskade. Bij het alternatief havenplateau is herstel van de huidige natuurwaarden op de dijkbekleding (wieren) mogelijk.
- De stalen damwand van het havenplateau is goed getoetst en wordt gehandhaafd.

HOOFDSTU

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 t/m 10 van Bijlage 2. De dimensionering wordt beschreven per constructieonderdeel, van de teenconstructie tot de kruin.

- Kreukelberm en teenconstructie.
- Ingegoten breuksteen
- Open steenasfalt
- Berm (steenslagasfaltbeton)

5.1.1 KREUKELBERM EN TEENCONSTRUCTIE

In het algemeen bestaat de kreukelberm uit breuksteen, die wordt aangebracht op een geokunststof. De kreukelberm moet de teen van de bekleding tegen erosie beschermen en de bekleding ondersteunen. Daar waar vanaf de teen een bekleding van gezette steen wordt aangebracht, moet ook een teenconstructie worden geplaatst, eveneens ter ondersteuning van de bovenliggende bekleding.

De bestaande kreukelberm in het traject is onvoldoende getoetst en dient vernieuwd te worden. De nieuwe kreukelberm heeft een breedte van 3 m, in plaats van de standaard breedte van 5 m, en een laagdikte van 0,50 m, om diepgang aan de randen van de haven voor jachten te garanderen. De benodigde minimale sortering van de top laag, bedraagt 10-60 kg. In Tabel 6 is de steensortering weergegeven.

Tabel 6
Nieuwe kreukelberm

(dwarsprofiel) dp	Hoogte t.o.v. NAP [m]	Sortering (kg)	Laagdikte (m)	Gepentreerd
(1) 423	-	-	-	-
(2) 424	0,0	10-60	0,50	Nee
(3) 425	0,1	10-60	0,50	Nee
(4) 425(+50m)	0,2	10-60	0,50	Nee
(5) 426	0,0	10-60	0,50	Nee

Tussen dp 422(+46m) en dp 423(+80m) vormen de stalen damwanden de begrenzing van het haventerrein. De stalen damwand is voldoende getoetst en er is dus geen nieuwe kreukelberm noodzakelijk. Tussen dp 428(+65m) en de sluiskolk is er ter plaatse van de teenconstructie een damwand gelegen. Deze damwand is goed getoetst en maakt een kreukelberm hier overbodig.

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 onderhoudsstrook.

5.1.2 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.

5.1.3 OPEN STEENASFALT

De open steenasfalt wordt toegepast op het bovenbeloop langs de gehele haven tussen de verharding van enerzijds het havenplateau en anderzijds de verharding van de wegconstructie en wordt aangelegd tot een niveau van NAP + 4,15 m. Een laagdikte van 0,15 m open steenasfalt wordt op het gehele talud aangebracht.

Geokunststof

Onder de open steenasfalt 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 polypropreen vlies (nonwoven) met een gegarandeerde maximum openingsgrootte (O_{90}) van 100 μm .

Basismateriaal

De bestaande kleilaag wordt afgedekt met open steenasfalt. Van de bestaande kleilaag zal de toplaag met grasmat worden verwijderd met een maximale dikte van 0,20m. De afgegraven leeflaag zal als afdekking op het open steenasfalt worden aangebracht.

De kleilaagdikte is voldoende als na het ontgraven van de toplaag van de bestaande kleilaag een minimum van 0,40m over blijft. Aangezien de kleilaag (of mijnsteenlaag) in de huidige situatie niet overal voldoende dik is, moet deze kleilaag worden aangevuld, met klei of hydraulisch fosforslakken. De bestaande kleilaag en een beperkt deel van het onderliggend zand dienen plaatselijk eerst te worden afgegraven, om ruimte te maken voor de nieuwe kleilaag welke eveneens een minimale dikte van 0,40m dient te hebben. In Tabel 7 worden de bestaande en nieuwe kleilaagdiktes weergegeven.

Tabel 7

Minimale diktes kleilaag
(mijnsteenlaag).

Locatie (dp)	Aanwezige dikte onderlaag (m)	Overblijvende dikte na afgraven topklaag (m)	Aan te brengen dikte (m)
(1) 423	1,05	0,70	-
(2) 424	0,60	0,45 ^{ad1}	-
(3) 425	0,70	0,55 ^{ad1}	-
(4) 425 (+50m)	0,80	0,45	-
(5) 426	0,30	0,00	min. 0,40

Ad 1: Op deze locaties wordt alleen de laagdikte van de open steenasfalt verwijderd, de afdeklaag van zanderige klei wordt op de nieuwe bekleding aangebracht.

5.1.4 BERM (STEENSLAGASFALTBETON I.P.V. WATERBOUWASFALTBETON)

Het havenplateau en de berm liggen onder ontwerppeil. Op het havenplateau en de berm wordt in plaats van waterbouwasfalt een bekleding aangebracht van steenslagasfaltbeton met een afdeklaag van steenmestiek asfalt (SMA). Steenslagasfaltbeton is beter dan waterbouwasfalt bestand tegen parkeerbelastingen. De toe te passen laagdikte voor het steenslagasfaltbeton en afdeklaag is 0,12 m.

De bekleding sluit bij het havenplateau aan op de damwandconstructie. De ondergrond dient te worden uitgevuld met fosforslakken (0/45 mm, hydraulisch bindend).

5.2 INRICHTING HAVEN EN HAVENPLATEAU

5.2.1 INRICHTING HAVEN

De Gemeente Schouwen-Duiveland gaat de steigers in de Vissershaven vernieuwen. Deze vernieuwing is een onderdeel van de herinrichtingsplannen van de havens rond Bruinisse. De verbetering van de dijkbekledingen zal gelijktijdig met de vernieuwing van de steiger uitgevoerd worden om de overlast van de omgeving te beperken.

Er zijn drie alternatieven van de nieuwe steigerinrichting opgesteld. Eén van deze alternatieven wordt uitgevoerd. In overleg met de gebruikers zal een ontwerpkeuze gemaakt worden. Deze keuze heeft geen invloed op het ontwerp voor de verbetering van de dijken.

5.2.2 HERINRICHTING HAVENPLATEAU

Projectbureau Zeeweringen brengt een nieuwe bekledingsconstructie aan op het havenplateau. De bekleding bestaat uit een asfaltbetonconstructie. Als deklaag wordt een dichtasfaltbeton of een mastiekasfalt aangebracht. Deze topklaag past in de herinrichtingsplannen van de gemeente Schouwen-Duiveland. De gemeente is voornemens om op de verharding parkeervak markeringen aan te brengen. Om het plateau aantrekkelijker te maken komen er alternatieve markeringen, in de vorm van bijvoorbeeld een kleur of een streetprint. Deze toevoegingen hebben geen gevolgen voor de sterkte van de steenbekleding. Momenteel is er een trapconstructie naar de kruin aanwezig. Deze trapconstructie wordt vernieuwd.

Als onder de nieuwe trapconstructie een betonfundering wordt aangebracht zal de steenbekleding op het bovenbeloop (open steenasfalt) hierop worden aangesloten. Als er geen funderingsconstructie noodzakelijk is wordt de steenbekleding onder de

trapconstructie doorgezet. In het herinrichtingontwerp worden nog meer constructies op het havenplateau aangebracht. Alle aan te brengen constructie zullen boven op de steenbekleding worden aangebracht en hebben zodoende geen invloed op de sterkte van de steenbekleding.

5.3 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 en de wegconstructie) 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 'overlagen' 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.

5.4 VOORZIENINGEN TER BEPERKING VAN NADELIGE GEVOLGEN

5.4.1 LANDSCHAP

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

5.4.2 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.

5.4.3 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. Geen van de aanwezige cultuurhistorische objecten zal verdwijnen.

5.4.4 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 3). Voor de uitvoering van de werkzaamheden is er vooralsnog geen depotlocatie noodzakelijk. Indien er tijdens de uitvoering een depot noodzakelijk is kan worden uitgeweken naar het Projectbureau Zeeweringen depot aan de Langeweg in Bruinisse.

Panden gelegen binnen 10 m van de transportroute of in het werkgebied worden door Projectbureau Zeeweringen opgenomen middels een bouwkundige vooropname

vooraangaand aan het in gebruik nemen van de transportroute. Dit om eventuele schade op correcte wijze te kunnen vergoeden.

5.5 VOORZIENINGEN TER BEVORDERING VAN LNC-WAARDEN

5.5.1 LANDSCHAP

Het landschapsadvies wordt op dit dijktraject zo veel mogelijk toegepast. Er worden geen verbetermaatregelen ten behoeve van het landschap getroffen.

5.5.2 NATUUR

Er worden geen maatregelen getroffen om de natuurwaarden langs het traject te verbeteren.

5.5.3 CULTUURHISTORIE

Bestaande cultuurhistorische waarden zullen zo goed als mogelijk in stand worden gehouden. In het ontwerpplan staan geen voorzieningen genoemd die de cultuurhistorische waarden zullen verbeteren.

HOOFDSTU


 Effecten
6.1 LANDSCHAP

De nieuwe bekleding past volledig in het huidige landschapsbeeld door het conform het landschapsadvies uitgevoerde ontwerp.

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.

Alleen de werkzaamheden aan de dijkbekleding zijn getoetst aan de natuurwetgeving. Inrichtingswerkzaamheden in de haven, zoals het aanleggen van nieuwe steigers zijn bij de toetsing niet meegenomen.

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. Vogelrichtlijnsoorten gebruiken de haven en aangrenzende gebieden als hoogwatervluchtplaats en foerageergebied. De waarde van het gebied is lager dan gemiddeld vergeleken met de Oosterschelde. De tijdelijke verstoring van de werkzaamheden (niet zijnde heien) 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 beschermde soorten voor in het kader van de Flora- en faunawet. Het betreft hier algemene grondgebonden zoogdieren en verschillende broedende vogels.

De werkzaamheden leiden alleen tot het overtreden van een verbodsbepaling ten aanzien van de scholekster. Door de werkzaamheden aan de noordzijde van de haven vóór 15 maart te beginnen, voorkomt de aannemer het overtreden van verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet. Het aanvragen van een ontheffing is niet noodzakelijk.

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/haven is aangelegd.

- Als eerste is er de cultuurhistorische waarde van de dijk/haven 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/haven als object en de 'architectuur' van de dijk/haven (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/haven. 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.

De steenbekleding, remmingswerken/aanlegsteigers en het havenplateau worden aangepast. Na de werkzaamheden wordt de voormalige vissershaven nog steeds gebruikt als vissershaven en jachthaven en worden de contouren gehandhaafd.

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.

Het betreffende dijkvak heeft specifieke recreatieve functies. De vissershaven met een open verbinding met de Oosterschelde wordt door de visserij (beroepsvaart) en pleziervaart gebruikt. In de haven zijn circa 50 ligplaatsen beschikbaar.

De gemeente Schouwen Duiveland gaat de recreatieve functies van de haven en het havenplateau in de vissershaven verbeteren. De gemeente gaat gelijktijdig met de verbetering van de steenbekleding de Remmingswerken en aanlegsteigers in de vissershaven vernieuwen en het havenplateau zal opnieuw worden ingericht.

De geplande verbetering van de steenbekleding, hebben geen negatieve invloed op de recreatieve functies, behoudens een tijdelijke invloed tijdens de uitvoering van de werkzaamheden.

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.

HOOFDSTU **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 .

Zowel de Oosterschelde als de Grevelingen 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.

Ten aanzien van de Habitatrichtlijn geldt dat de Oosterschelde formeel is aangewezen als Natura 2000-gebied, maar de Grevelingen nog niet. Zolang de Grevelingen nog niet formeel is aangewezen, is het vergunningstelsel van artikel 19d Natuurbeschermingswet 1998 nog niet van toepassing is.

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 een zelfde 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 met het oog op 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 er 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-vergunningsplichtige 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. Voorzover 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 besteksfase 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/onthefingen of toestemmingen vereist zijn, afhankelijk van de specifieke plaatselijke omstandigheden. Hierop wordt nu niet dieper ingegaan.

BIJLAG 1

Referenties

1. **Ontwerprnota Vissershaven Bruinisse [16a]**
Projectbureau Zeeweringen, 1 juni 2010
Kenmerk: PZDT-R-10137 ontw.
2. **Controle/vrijgave toetsing Bruinissepolder, Vluchthaven Zijpe, Stoofpolder, Bruinisse tot Grevelingendam**
Projectbureau Zeeweringen, 23 november 2009
Kenmerk: PZDT-M-09392
3. **Cultuurhistorie aan de Oosterscheldedijken**
Stichting Dorp, stad en land, februari 2008
Kenmerk: PZDB-R-08064
4. **Detailadvies Bruinissepolder tot Grevelingendam**
P. van de Rest, C. Gautier, Svasek, 25 maart 2008
Kenmerk: PZDT-M-08094
5. **Handleiding Ontwerpen Dijkbekledingen**
Technische werkwijze van het projectbureau Zeeweringen
Werkgroep Kennis, 19 december 2006
Kenmerk: PZDT-R-04.066 ken, versie 11
6. **Landschap Zeeweringen Westerschelde**
Dienst Landelijk Gebied, Zeeland, juli 2001
7. **Inspectie kade Vissershaven Bruinisse, inspectie stalen damwand**
Grontmij, J.K. Ronner, 5 november 2009
Kenmerk: L90958
8. **Actualisatie toetsing bekleding Bruinissepolder, Stoofpolder, Bruinisse tot Grevelingendam**
Rapportage 2009, aanvulling R. Derksen,
Kenmerk: PZDT-R-09338
9. **Ontwerpbesluit Grevelingen**
Ministerie van LNV, 2007
Kenmerk: N2K115_WB HVW Grevelingen.doc.
Gepubliceerd op de website van het ministerie van LNV
10. **Natura 2000 gebied Oosterschelde**
Ministerie van LNV, 2009
Kenmerk: PDN/2009-118 Programmadirectie Natura 2000.
Gepubliceerd op de website van het ministerie van LNV

11. **Detailadvies dijkvak 16 "Bruinisse tot aan Grevelingendam" DP 401 t/m DP428,5**
Persijn, A., 18 maart 2009.

12. **Broedvogels Bruinisse tot Grevelingendam, alsmede een beeld van herpeto- en
zoogdierfauna. SOVON-inventarisatierapport 2008/09.**
SOVON Vogelonderzoek Nederland, Beek-Ubbergen
Kok J. & Vergeer J.W., 2008

BIJLAG 2

Figuren

Figuur 1: Overzichtssituatie

Figuur 2: Projectgebied

Figuur 3: Luchtfoto bestaande bekleding

Figuur 4: Luchtfoto toetsing

Figuur 5: Luchtfoto ontwerp

Figuur 6: Dwarsprofiel 1, bestaand en nieuw

Figuur 7: Dwarsprofiel 2, bestaand en nieuw

Figuur 8: Dwarsprofiel 3, bestaand en nieuw

Figuur 9: Dwarsprofiel 4, bestaand en nieuw

Figuur 10: Dwarsprofiel 5, bestaand en nieuw

BIJLAG 3 Transportroutes