

Samenvatting

In 2007 staat de uitvoering gepland van de dijkverbeteringswerkzaamheden aan het traject Polder Burgh- en Westland. Het werk is een onderdeel van het project Zeeweringen. Hierin werken Rijkswaterstaat en de Zeeuwse waterschappen samen aan het versterken van de dijken. Voor het werk is in het kader van de Wet op de waterkering (Wwk) een planbeschrijving opgesteld waarvan de belangrijkste punten hier zijn samengevat.

1. Project Zeeweringen

Een groot deel van de Nederlandse dijken wordt aan de zeezijde tegen golven beschermd door een glooiing met een steenbekleding als toplaag. Uit waarnemingen van de waterschappen en de Technische Adviescommissie voor de Waterkeringen is naar voren gekomen dat bij zeer zware stormen deze steenbekleding onvoldoende bescherming biedt. Anders gezegd: de steenbekleding is in veel gevallen te licht. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft het projectbureau Zeeweringen opdracht gegeven de gezette steenbekledingen van de dijken in Zeeland op sterkte te brengen. De werkzaamheden worden over een lange periode uitgesmeerd. Dit heeft te maken met de hoge kosten en de omvang van het totale werk. Om veiligheidsredenen mogen werkzaamheden waarbij de bestaande steenbekleding wordt opengebrouwen alleen buiten het stormseizoen, van 1 april tot 1 oktober, worden uitgevoerd.

2. De huidige dijk

Het dijktraject Polder Burgh- en Westland ligt ten oosten van Westenschouwen in de gemeente Schouwen-Duiveland aan de noordzijde van de Oosterschelde. Het traject valt onder het beheer van het Waterschap Zeeuwse Eilanden. De totale lengte bedraagt ongeveer 3,2 km.

Het buitentalud is verhard, met op het onverharde bovenbeloop gras met schapenbegrazing. De steenbekleding op de dijk bestaat uit grote vlakken met basalt, Haringmanblokken, Lessinese steen en Vilvoordse steen. Ter plaatse van de overgang met de Oosterscheldekering ligt op dezelfde hoogte als de dijk een semi-verhard terrein met schelpen. Tussen dijkpaal 4 en dijkpaal 5 ligt een diepe zandput met een poel. Tussen dijkpaal 5 en 11 ligt binnendijs een inlaag, het oostelijke deel van de Westenschouwense inlaag. Bij dijkpaal 12 ligt Westbout, een strekdam die zich over een lengte van circa 200 meter uitstrekt in zuidoostelijke richting. Ter plaatse van dijkpaal 26⁺⁵⁰ is een nol (aaneenstuiving van zand) aanwezig die door middel van een verborgen glooiing is afgesloten. Het dijktraject mondt aan de oostzijde uit in het haventje van Burghsluis.

De damaanzet Westenschouwen is, m.u.v. een broedbiotoop, toegankelijk voor het publiek (ook per auto). De onderhouwsstroken tussen dp 1⁺⁵⁵ en dp 4 en tussen dp 11⁺⁷⁰ (Westbout) tot aan de haven Burghsluis, zijn toegankelijk voor fietsers.

Het projectgebied Polder Burgh- en Westland ligt geheel in zowel het Vogel- als het Habitatrichtlijngebied Oosterschelde. Het havengebied zelf grenst aan deze speciale beschermingszone (SBZ). Het is een belangrijk gebied voor broedvogels, trekvogels en overwinterende (water)vogels.

In 2005 zijn Tureluur, Kluut en Bontbekplevier als broedvogel in het gebied waargenomen. Verder zijn er broedgevallen bekend van Strandplevier, Visdief en Stormmeeuw. De Westenschouwense inlaag Oost herbergt ook een groot aantal broedvogelsoorten. Alle vogelsoorten zijn in het kader van de Flora- en faunawet beschermd. Er worden geen wettelijk beschermde plantensoorten op dit dijktraject aangetroffen. Van de amfibieën komt de Rugstreeppad in het gebied voor. Als habitattypen komen in het gebied grote, ondiepe krekens en baaien (het gehele voorland) en Atlantische schorren met kweldergrasvegetatie (Westenschouwense inlaag) voor.

De dijk kent een horizontale zonering die uit de getijdzone (ondertafel), de zone boven gemiddeld hoog water (boventafel) en de zone berm, bovenbeloop en kruin bestaat. De aangetroffen vegetatie kent ook een dergelijke horizontale zonering.

3. Toetsing van de dijk

De Wet op de waterkering schrijft voor dat de dijkbeheerder iedere vijf 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 storm kunnen weerstaan met een gemiddelde kans van voorkomen van 1/4000 keer per jaar.

Het eindoordeel van de toetsing luidt dat de gehele bekleding vervangen moet worden. Daarom is een nieuw ontwerp voor de dijkbekleding gemaakt.

4. Keuze en motivatie van de nieuwe constructie

Binnen de specifieke situatie en rekening houdend met de randvoorwaarden uitgangspunten, is voor het dijkvak Polder Burgh- en Westland gekozen voor de in onderstaande tabel genoemde materialen:



010765 2006 PZDT-N-06245 ontw
Samenvatting planbeschrijving Polder Burgh en We

Locatie (dp)	Bekleding	Ondergrens (NAP +m)	Bovengrens (NAP +m)
1 ⁺⁵⁵ - 4	overlagen met breuksteen	teen	berm
4 - 26 ⁺⁷⁰	overlagen met breuksteen	teen	+1,80 m
	betonzuilen	+1,80 m	berm
26 ⁺⁷⁰ - 28 ⁺⁶⁰	damwand/kademuur	-	+2,40 m
	geen bekleding	-	-
26 ⁺⁶⁰ - 30 ⁺⁹⁰	overlagen	teen	+1,35 m
	betonzuilen met basaltsplit toplaag	+1,35 m	+5,35 m
	damwand/kademuur	-	+2,20 m
30 ⁺⁹⁰ - 32 ⁺²⁰	betonzuilen met basaltsplit toplaag	+2,20 m	+5,35 m

De onderhoudsstroken worden overlaagd door asfaltbeton. Tussen dp 4 en dp 11⁺⁷⁰ wordt een nieuwe onderhoudsstrook aangelegd. Om permanente effecten op broedvogels en niet-broedvogels te minimaliseren zal deze onderhoudsstrook na de werkzaamheden voor recreanten worden afgesloten. Ze worden omgeleid via de bestaande weg. De toplaag van deze onderhoudsstrook wordt eveneens uitgevoerd in asfaltbeton. In dit deel van het dijktraject worden de betonzuilen van de boventafel doorgezet tot aan de verharde onderhoudsstrook op de berm. Ter hoogte van de haven Burghsluis (tussen dp 28⁺⁶⁰ en 31⁺⁵⁰) is geen berm aanwezig en wordt de bekleding doorgezet tot aan de aansluiting op de bestaande weg (NAP +5,35 m) en uitgevoerd in betonzuilen met een basaltsplit toplaag.

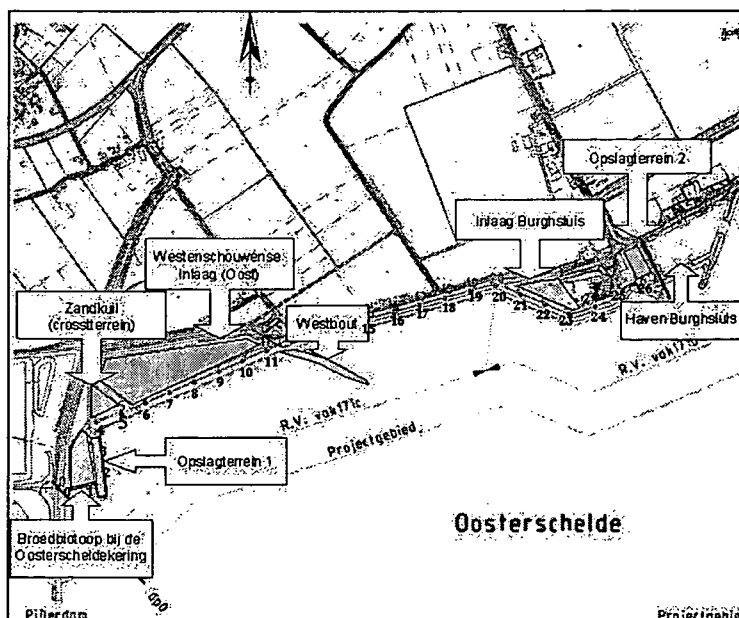
5. Effecten op de omgeving

Het aanpassen van bekledingen leidt bij vervangen in eerste instantie altijd tot negatieve effecten op de daarop aanwezige natuurwaarden. Door het verwijderen of overlagen van de huidige bekleding wordt de begroeiing op de bekleding (met de daarvan afhankelijke 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 van enkele jaren weer natuurwaarden ontwikkelen. Gezien het voorkeursalternatief voor de nieuwe bekleding mag worden verwacht dat in ieder geval herstel van de huidige natuurwaarden plaatsvindt.

Het aanpassen van de bekleding betekent dat het buitentalud van de dijk de eerste jaren een andere aanblik krijgt, o.a. wat betreft kleur en structuur. Vlak na de aanpassing is het talud nog kaal, maar op langere termijn krijgt de bekleding weer een natuurlijker aanblik. In het ontwerp wordt tegemoet gekomen aan de landschapsvisie voor de dijken langs de Oosterschelde. Er zijn dan ook geen negatieve effecten te verwachten ten aanzien van dit landschap.

Door het treffen van mitigerende maatregelen zijn er geen significante effecten te verwachten op soorten en habitats die in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn een beschermde status genieten binnen de Oosterschelde. Ook voor de soorten die op grond van de Flora- en faunawet bescherming genieten, zijn de mitigerende maatregelen voldoende om effecten, die tijdelijk optreden, teniet te doen.

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



Figuur 2

