

## Samenvatting

In 2013 vindt de uitvoering plaats van de dijkverbetering van de Oudepolder van St. Philipsland inclusief St. Philipsland. Het werk maakt deel uit van het project Zeeweringen. Hierin werken Rijkswaterstaat en het waterschap Scheldestromen samen aan het versterken van de dijken in Zeeland. Om veiligheidsredenen mogen werkzaamheden waarbij de bestaande steenbekleding wordt opgebroken 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.

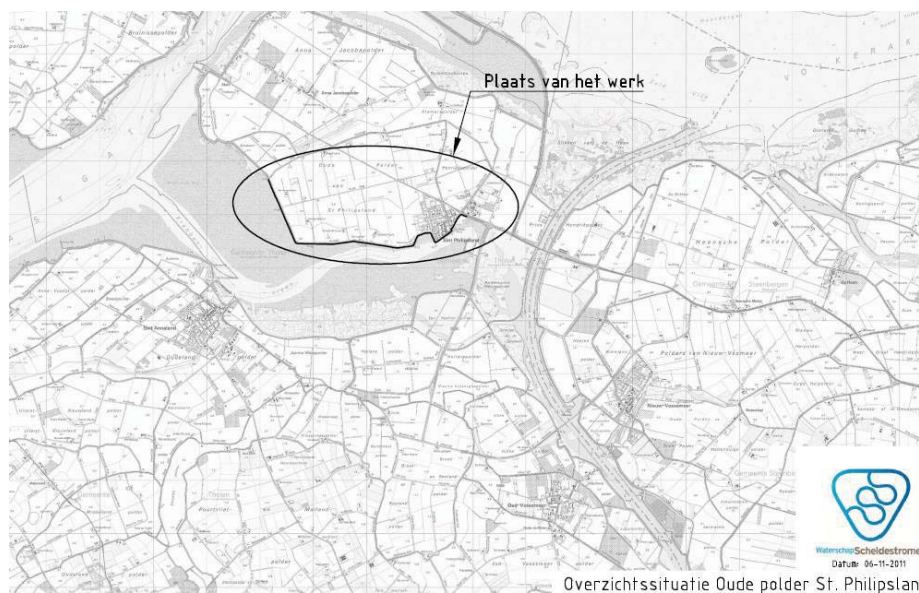
De belangrijkste punten uit deze planbeschrijving zijn hier samengevat.

### *De huidige dijk*

Voor de uitvoering in 2013 zijn meerdere dijkvakken langs de Oosterschelde en Westerschelde uitgekozen, waaronder het traject Oudepolder van St. Philipsland inclusief St. Philipsland, gelegen aan de zuidzijde van het voormalige eiland St. Philipsland. Het te verbeteren gedeelte ligt tussen dp 657 en dp 707 en heeft een totale lengte van 5 km.

### Afbeelding

Planlocatie en omgeving.



Voor het traject liggen schorren en slikken, het voorland (inclusief buitentalud van de dijk) van het gehele dijktraject maakt onderdeel uit van het Natura 2000-gebied Oosterschelde.

Tussen dp 681+70 m en dp 682 is er een gemaal "De Luyster" aanwezig. De geul loopt van 683 tot St. Philipsland vrij dicht tegen de dijk. Op de kruin staan een monument en diverse bankjes. Bij dp 688+25 m is een strekdam aanwezig. Voor het traject van dp 694 tot dp 696 is een klein strandje aanwezig. Bij dp 694 is op de glooiing een bankje gesitueerd. Achter de dijk begint de bebouwing van St. Philipsland. In het dijktraject zijn tussen dp 695 en dp 704 een vijftal trappen aanwezig. Bij dp 702 ligt een boothelling die gebruikt wordt voor

recreatie. Er staat een molen op de dijk bij dp 702+50 m. De haven van dp 702+50 m tot dp 703+75 m wordt gebruikt door beroepsvaart die St. Philipsland als thuishaven heeft. In het voorland tussen dp 703+75 m en dp 707 is een oude vuilstort aanwezig. Er zijn dijkovergangen aanwezig bij dp 657, dp 684, dp 697 en dp 704.

### *Toetsing van de dijk*

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 jaar. Het eindoordeel van de toetsing luidt als volgt:

- Nagenoeg de gehele gezette steenbekleding, behalve grote delen van het aanwezige basalt, is onvoldoende getoetst;
- Het traject bestaat voor bijna de helft uit Fixstone van slechte kwaliteit;
- Verder zijn er her en der (hele) dunne kleilagen onder de bekleding vastgesteld of zijn er bekledingen volledig op zand(asfalt) uitgevoerd;
- Een groot vak met basalt tussen dp 671+34 m en dp 683+68 m is goed getoetst mits erboven een harde bekleding wordt aangebracht. In het te handhaven basaltvak is er een klein deel, van dp 679 tot dp 680 boven NAP +1,50 m, onvoldoende getoetst. Wegens slechte staat dient dit traject (100 meter) herzet te worden om zo een aaneengesloten basaltglooiing te creëren. De resterende bekleding is onvoldoende getoetst;
- De dammetjes bij het gemaal zijn niet getoetst (zij vallen buiten de primaire waterkering), voor het definitieve ontwerp is een geavanceerde toets wellicht gewenst;
- De kreukelberm scoort over het gehele traject onvoldoende, ook ter plaatse van de te handhaven basaltbekleding. Tijdens de ontwerpfase moet worden nagegaan of de bestaande steen kan worden hergebruikt.

### *De nieuwe constructie*

Op basis van de geometrie, toetsing, technische toepasbaarheid, hydraulische en ecologische randvoorwaarden is het dijkvak opgedeeld in 6 deelgebieden, waar de bekleding verbeterd dient te worden. Hiervoor zijn 3 varianten opgesteld.

Bij keuze van de nieuwe bekleding is uitgegaan van de beschikbaarheid van herbruikbaar materiaal, de resultaten van de toetsing, inpassing in het landschapadvies, de technische toepasbaarheid, uitvoerigs- en beheersaspecten en kosten. Op basis van deze afweging komt variant 2 als voorkeursvariant naar voren.

#### **Tabel**

Variant 2.

Deelgebied	Locatie		Bekleding	Ondergrens [NAP+m]	Bovengrens [NAP+m]
	Van [dp]	Tot [dp]			
I	657	671+34 m	Gekantelde betonblokken Betonzuilen	0,00 1,50	1,50 5,10
II	671+34 m	683+70 m	Basalt handhaven Betonzuilen	-0,25 2,00	2,00 4,20
III	683+70 m	699	Gekantelde betonblokken Betonzuilen	-0,75 1,00	1,00 4,00
IV	699	701+82 m	Gekantelde betonblokken Betonzuilen	-0,50 1,00	1,00 4,00
V	701+82 m	703+75 m	OSA	3,00	4,50
VI	703+75 m	707	Kleidijk	1,40	3,90

### *Effecten op de omgeving*

Het gebied grenst aan het Natura 2000-gebied Oosterschelde. De Oosterschelde is aangewezen als speciale beschermingszone (SBZ) in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000). Bovendien valt het gebied onder het aanwijzingsbesluit tot Beschermd Natuurmonument. Door het treffen van een aantal mitigerende maatregelen zijn er geen significante effecten te verwachten op soorten en habitats. 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 landschapadvies, zijn geen negatieve effecten te verwachten ten aanzien van het landschap. De gekozen bekleding voor het onderhavige dijktraject sluit, van uit een landschappelijk oogpunt, aan op de aangrenzende dijktrajecten.

Uitgangspunt met betrekking tot cultuurhistorie is dat aanwezige cultuurhistorie, waar mogelijk, wordt behouden. Er zijn een vijftal objecten van cultuurhistorisch belang op dit traject aanwezig. De werkzaamheden worden zodanig uitgevoerd dat de aanwezige cultuurhistorische elementen worden gespaard. De binnen dit dijktraject aanwezige cultuurhistorie blijft uiteindelijk zo goed als mogelijk behouden.

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

### *Openstelling onderhoudspad*

In de bestaande situatie is het onderhoudspad onverhard. Volgens de huidige afspraken met betrekking tot openstelling wordt het deel tussen dp 683 tot dp 706 opengesteld voor fietsers. Het deel tussen dp 657 tot dp 683 wordt afgesloten voor fietsers.