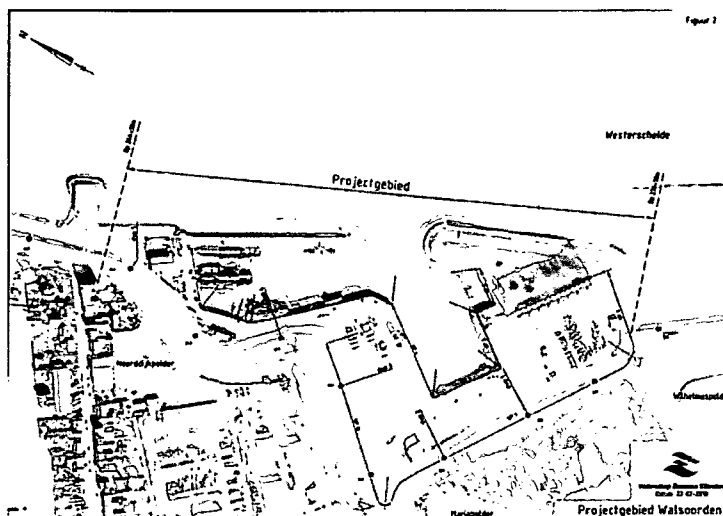


**SAMENVATTING PLANBESCHRIJVING DIJK
WALSOORDEN [W37]
PZDB-R-10232 ~~CONCEPT~~.
VERBETERING STEENBEKLEDING**

PROJECTBUREAU ZEEWERINGEN



28 september 2010
075087307:A
C03011/000117



014987 2010 PZDB-R-10232

nca SPlanbeschrijving Dijk Walsoorden

SAMENVATTING PLANBESCHRIJVING DIJK WALSOORDEN [W37]

Samenvatting

In 2012 vindt de uitvoering plaats van de dijkverbetering van de haven Walsoorden. 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 opengebrouwen 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

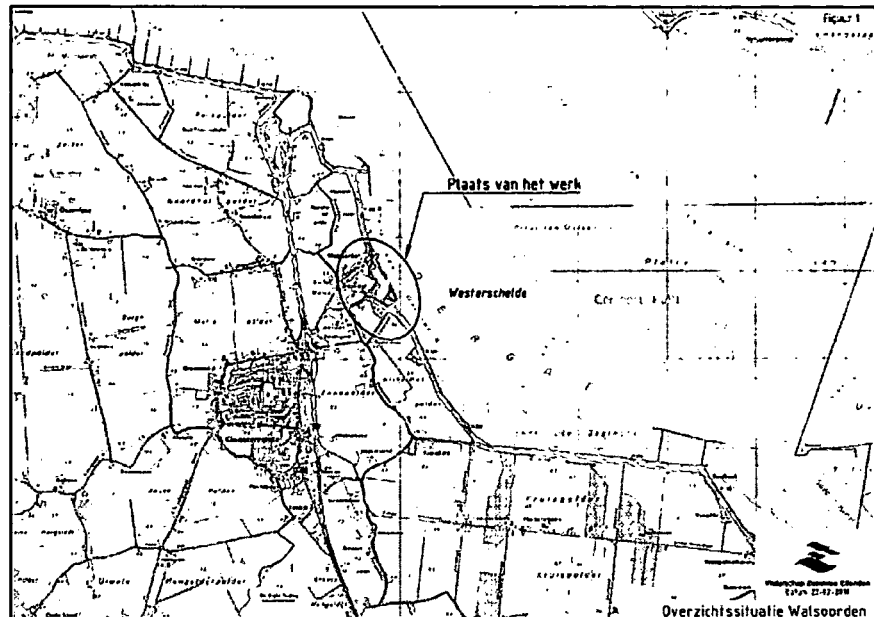
Het dijkvak Walsoorden ligt nabij de dorpskern van het Zeeuws-Vlaamse Walsoorden en aan de zuidzijde van de Westerschelde. Het traject valt onder het beheer van het waterschap Zeeuws Vlaanderen. Het gedeelte dat is geselecteerd voor verbetering ligt tussen de zuidelijke havendam (dp 236+30 m) en de noordelijke havendam (dp 244+30 m), en heeft een lengte van ongeveer 830 m. De havendammen zijn in 2003 en 2004 versterkt door projectbureau Zeeweringen.

Op het haventerrein bevinden zich een aantal gebouwen. Het havenplateau bestaat voornamelijk uit betonstraatstenen en kinderkopjes. De kaden van de haven zijn van stalen en betonnen damwanden. Achter het haventerrein langs loopt de hoogwaterkering welke op het bovenbeloop van gras is voorzien. Een toerit naar de haven is gelegen tussen dp237 en dp239+20 m.

Het traject grenst in het noorden aan Perkpolder Oost en West welke in 2001 is verbeterd, en in het zuiden aan het dijkvak Wilhelmus Kruispolder, deze is verbeterd in 1997.

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 bekledingen, van het haventerrein en bovenbeloop van de dijk, zijn afgekeurd.
- De aanwezige damwanden zijn 'goed' beoordeeld.

De nieuwe constructie

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

Op basis van de toepasbare bekledingstypen en de technische toepasbaarheid is er voor het haventerrein en de achterliggende hoogwaterkering slechts een alternatief mogelijk. Een bekleding zal worden aangebracht op het bovenbeloop van de kering en het haventerrein zal niet worden versterkt.

Op het bovenbeloop van de achterliggende hoogwaterkering wordt een nieuwe bekleding aangebracht. Alleen het materiaal open steenasfalt is geschikt om op het bovenbeloop te worden toegepast. De bekleding wordt uit ecologisch oogpunt afgedekt met grond en voorzien van een grasbekleding. De bekleding is open zodat het gras goed kan doorwortelen en het hemelwater goed afgevoerd kan worden.

Op het haventerrein is veel bebouwing en particulier eigendom aanwezig waardoor versterking van de afgekeurde bekleding hier niet haalbaar wordt geacht. Uitgangspunt van

het ontwerp is het toestaan van geringe erosie op het haventerrein. De teen van de nieuwe bekleding op de achterliggende hoogwaterkering zal dan ook reiken tot onder het bestaande maaiveld. De bekleding zal doorgezet worden tot de buitenknik van de kruin.

Effecten op de omgeving

Het projectgebied ligt buiten de Natura2000 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.

**PLANBESCHRIJVING DIJK WALSOORDEN
[W37]
PZDB-R-10232 ~~CONCEPT~~
VERBETERING STEENBEKLEDING**

PROJECTBUREAU ZEEWERINGEN

28 september 2010
075087307: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	11
2.1.4 Veiligheidstoetsing	11
2.2 LNC-waarden	11
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	17
3.3.1 Veiligheid	17
3.3.2 Kosten	17
3.3.3 Landschap	18
3.3.4 Natuur	19
3.3.5 Cultuurhistorie	19
3.3.6 Milieubelasting	19
3.3.7 Overige aspecten	19
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 Teenconstructie	23
5.1.2 open steenasfalt	24
5.1.3 berm en aansluiting op havenplateau	25
5.2 Voorzieningen gericht op de uitvoering van het werk	25
5.3 Voorzieningen ter beperking van nadelige gevolgen	26
5.3.1 Landschap	26
5.3.2 Natuur	26

5.3.3	Cultuurhistorie	26
5.3.4	Overig	26
5.4	Voorzieningen ter bevordering van LNC-waarden	27
5.4.1	Landschap	27
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	36
Bijlage 3	Transportroute	37
Colofon		38

Samenvatting

In 2012 vindt de uitvoering plaats van de dijkverbetering van de haven Walsoorden. 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

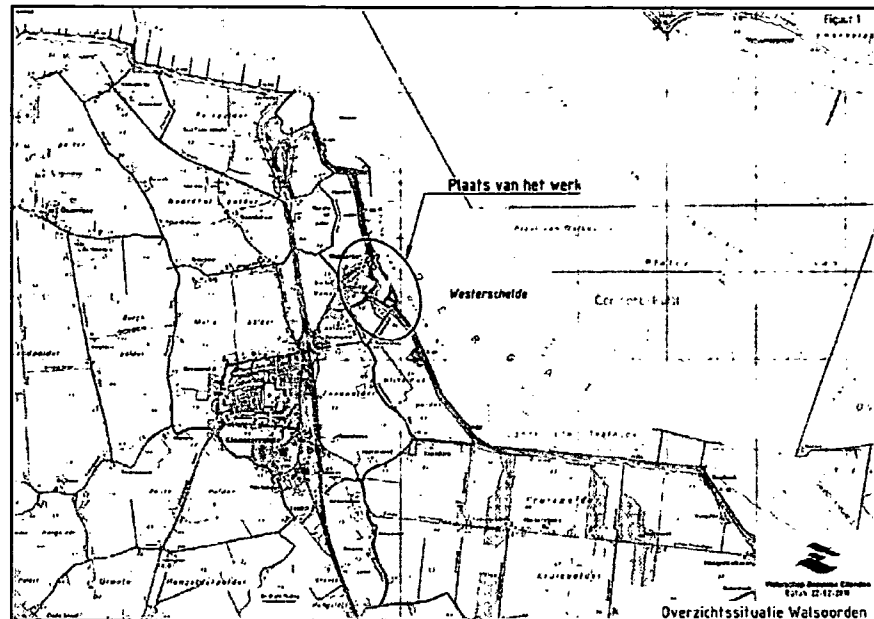
Het dijkvak Walsoorden ligt nabij de dorpskern van het Zeeuws-Vlaamse Walsoorden en aan de zuidzijde van de Westerschelde. Het traject valt onder het beheer van het waterschap Zeeuws Vlaanderen. Het gedeelte dat is geselecteerd voor verbetering ligt tussen de zuidelijke havendam (dp 236+30 m) en de noordelijke havendam (dp 244+30 m), en heeft een lengte van ongeveer 830 m. De havendammen zijn in 2003 en 2004 versterkt door projectbureau Zeeweringen.

Op het haventerrein bevinden zich een aantal gebouwen. Het havenplateau bestaat voornamelijk uit betonstraatstenen en kinderkopjes. De kaden van de haven zijn van stalen en betonnen damwanden. Achter het haventerrein langs loopt de hoogwaterkering welke op het bovenbeloop van gras is voorzien. Een toerit naar de haven is gelegen tussen dp237 en dp239+20 m.

Het traject grenst in het noorden aan Perkpolder Oost en West welke in 2001 is verbeterd, en in het zuiden aan het dijkvak Wilhelmus Kruispolder, deze is verbeterd in 1997.

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 bekledingen, van het haventerrein en bovenbeloop van de dijk, zijn afgekeurd.
- De aanwezige damwanden zijn 'goed' beoordeeld.

De nieuwe constructie

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

Op basis van de toepasbare bekledingstypen en de technische toepasbaarheid is er voor het haventerrein en de achterliggende hoogwaterkering slechts een alternatief mogelijk. Een bekleding zal worden aangebracht op het bovenbeloop van de kering en het haventerrein zal niet worden versterkt.

Op het bovenbeloop van de achterliggende hoogwaterkering wordt een nieuwe bekleding aangebracht. Alleen het materiaal open steenasfalt is geschikt om op het bovenbeloop te worden toegepast. De bekleding wordt uit ecologisch oogpunt afgedekt met grond en voorzien van een grasbekleding. De bekleding is open zodat het gras goed kan doorwortelen en het hemelwater goed afgevoerd kan worden.

Op het haventerrein is veel bebouwing en particulier eigendom aanwezig waardoor versterking van de afgekeurde bekleding hier niet haalbaar wordt geacht. Uitgangspunt van

het ontwerp is het toestaan van geringe erosie op het haventerrein. De teen van de nieuwe bekleding op de achterliggende hoogwaterkering zal dan ook reiken tot onder het bestaande maaiveld. De bekleding zal doorgezet worden tot de buitenknik van de kruin.

Effecten op de omgeving

Het projectgebied ligt buiten de Natura2000 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

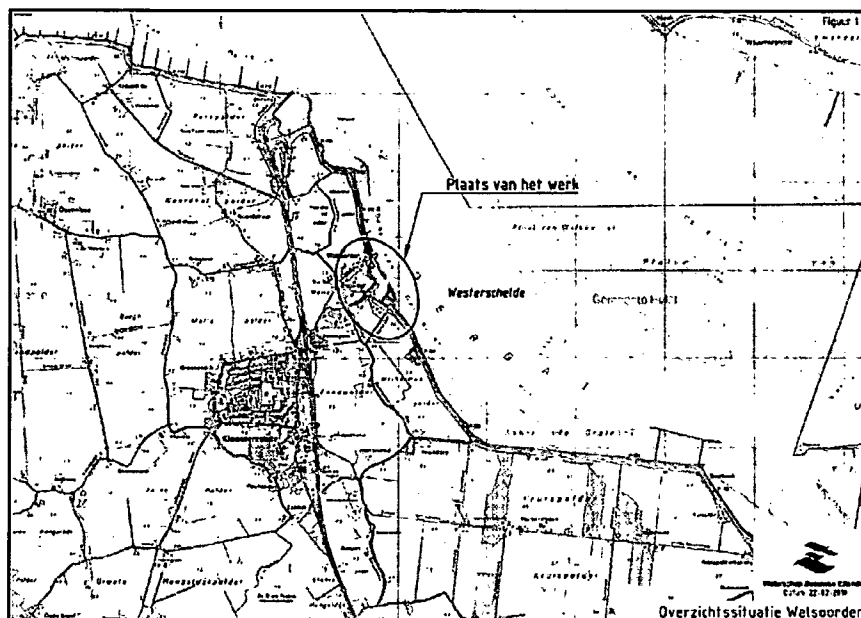
1
Inleiding

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 van Walsoorden. Het dijkvak heeft een totale lengte van ongeveer 830 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 natuuraarden 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 Zeeuws Vlaanderen. 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 haven Walsoorden ligt nabij de dorpskern van het Zeeuws-Vlaamse Walsoorden en aan de zuidzijde van de Westerschelde. Het traject valt onder het beheer van het waterschap Zeeuws Vlaanderen. De situatie en het projectgebied zijn weergegeven in Figuur 1 en Figuur 2 van Bijlage 2. Het gedeelte dat is geselecteerd voor verbetering ligt tussen de zuidelijke havendam (dp 236 + 30 m) en de noordelijke havendam (dp 244 + 30 m), en heeft een lengte van ongeveer 830 m. De havendammen zijn in 2003 en 2004 versterkt door projectbureau Zeeweringen. In dit dijkvak wordt de bekleding van het onder- en bovenbeloop beschouwd.

De haven van Walsoorden is afgeschermd door havendammen en bestaat uit havenbekkens, een haventerrein. Op het haventerrein bevinden zich een aantal gebouwen. De kaden van de haven zijn van stalen en betonnen damwanden. Achter het haventerrein langs loopt de hoogwaterkering welke op het bovenbeloop van cultuurgras en diverse kruiden is voorzien, met uitzondering van de verharde buitenberm (dp 236+30 m tot dp 240) en drie verharde afritten richting het haventerrein.

Het noordelijke deel van de haven valt gedeeltelijk droog bij laagwater en is tevens het oudste deel. Het zuidelijke deel is de handelshaven welke is gerealiseerd in 1972 gelijktijdig met de toenmalige dijkversterkingmaatregelen. Er zijn twee dijkovergangen welke zijn gelegen bij dp 237 en dp 241. Een toegangsweg bevindt zich ter hoogte van dp 238 en vanaf dp 240 zijn er drie toegangswegen naar het havenplateau.

In het zuidelijk havendeel bevinden zich opslagsilo's direct achter de havendam. Een deel van het terrein wordt gebruikt als opslagplaats van het Waterschap Zeeuws Vlaanderen en stalling van carnavalwagens. Op het haventerrein staat een voormalige dienstwoning van de havenmeester nabij dp 239 + 50 m en dicht bij het bovenbeloop van de achterliggende hoogwaterkering. Ter hoogte van dp 241 bevindt zich een bedrijf welke gebruik maakt van de loskade voor aan- en afvoer van grondstoffen.

De kade van het noordelijk havendeel wordt gebruikt door een scheepswerf welke op het achterliggend haventerrein is gevestigd.

Het verbeteringstraject grenst in het noorden aan dijkvak Perkpolder Oost en West welke in 2001 is verbeterd, en in het zuiden aan dijkvak Wilhelmus Kruispolder, deze is verbeterd in 1997.

2.1.2 OPBOUW EN BEKLEDING

Het dijktraject wordt door middel van luchtfoto's getoond in Figuur 3 t/m Figuur 6 en de karakteristieke dwarsprofielen van het haventerrein en het bovenbeloop zijn weergegeven in Figuur 7 t/m Figuur 11 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 + 2,50 m.

Bekleding is aangebracht op het havenplateau en op het achterliggende bovenbeloop van de hoogwaterkering. De kade van de haven wordt gevormd door een stalen of betonnen damwand. Op het havenplateau bestaat de bekleding voornamelijk uit betonstraatstenen en kinderkopjes. Het bovenbeloop van de waterkering is met klei en gras bekleed.

Hieronder wordt in meer detail beschreven hoe de bekleding op het zuidelijk en noordelijk havendeel en op het bovenbeloop is opgebouwd.

Zuidelijk havendeel

Het zuidelijk haventerrein van dp 236+30 m tot dp 241+50 m is het nieuwere deel van de haven (zie Figuur 3). De kade wordt hier gevormd door een stalen damwand. Het haventerrein achter de stalen damwand heeft een breedte van circa 80 m. Op het buitenbeloop is tussen dp 236+30 m en dp 240 een verharde berm aanwezig. Hierop is een ontsluitingsweg van de haven aanwezig welke bij ter hoogte van dp 238 op het haventerrein aansluit. Bij springhoogwater staat deze berm onder water tussen dp 237 en dp 239+20 m.

Noordelijk havendeel

Het noordelijk havendeel van dp 241+50 m tot dp 244+30 m valt bij laagwater droog. De kade is hier een betonnen damwand vanaf de knik in de kade bij dp 241+50 m. De breedte van het haventerrein achter de betonnen damwand is circa 15 m. De hoogte van de bovenzijde van de damwanden ligt op circa NAP + 3,10 m.

Ter plaatse van dp 242 is een uitwateringssluis aanwezig, waarvan over een lengte van 60 m een betonnen kwelscherm zichtbaar is op de knik van het havenplateau naar het bovenbeloop. Nabij de aanzet van de Noordelijke Havendam (dp 243) wordt het haventerrein begrensd door een stalen damwand. Deze stalen damwand loopt door aan de binnenzijde van de havendam.

Bovenbeloop hoogwaterkering

Aan de landzijde wordt het haventerrein begrensd door het bovenbeloop van de hoogwaterkering. Deze begint ongeveer op een hoogte van NAP + 4,00 m tot NAP + 5,00 m. De kruinhoogte varieert van NAP + 7,80 m tot NAP + 8,40 m, met een plaatselijk dieptepunt van NAP + 7,35 m ter hoogte van de toegangsweg naar het haventerrein (dp 240). Het gehele bovenbeloop, de kruin en de binnenzijde zijn bekleed met gras, uitgezonderd de enkele aanwezige kleine vakken vlakke betonblokken en vilvoordse steen.

2.1.3

EIGENDOM EN BEHEER

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

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 Zeeuws Vlaanderen 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 bekledingen, van het haventerrein en bovenbeloop van de dijk, zijn afgekeurd.
- De aanwezige damwanden zijn '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 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 geen deel uit van Natura2000-gebied Westerschelde en Saeftinghe. De begrenzing van het Natura2000-gebied is weergegeven in Afbeelding 2. Voor de natuurwaarden in de Natura2000-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 Natura2000-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.minlnv.nl).

***Habitattypen en soorten van de Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura2000)******Habitattype***

Afbeelding 2 laat zien dat het projectgebied buiten Natura2000-gebied Westerschelde en Saeftinghe valt. De grens van het Natura2000-gebied ligt buitendijks op circa 20 m afstand van de beide havendammen. Werkzaamheden zullen niet plaatsvinden binnen het Natura2000-gebied. Dit gebied zal ook niet direct of indirect worden beïnvloed. De aanwezigheid van beschermde habitattypen in de haven is uitgesloten.

Habitatrichtlijnsoort

In de haven komen geen Habitatrichtlijnsoorten voor waarvoor het Natura2000-gebied Westerschelde en Saeftinghe is aangemeld. De meeste habitatsoorten van de Westerschelde betreffen soorten die in het open water voorkomen en geen gebruik maken van de landzone inclusief het projectgebied. Deze soorten zijn Nauwe korfslak, Fint, Zeeprrik, Rivierprrik, Gewone zeehond [lit. 9, 10]. De enige habitatsoort die gebonden is aan een landbiotoop is de Groenknolorchis. Deze is niet aangetroffen in het projectgebied en het voorkomen is ook op basis van verspreidingsgegevens niet bekend. Het voorkomen kan worden uitgesloten omdat binnen het projectgebied ook geen geschikt habitattype hiervoor bevat.

Broedvogels

In en rond het projectgebied komen verschillende broedvogels voor. Er zijn echter geen kwalificerende broedvogelsoorten van het Natura2000-gebied Westerschelde en Saeftinghe aangetroffen.

De overige soorten zijn algemene soorten waarvoor binnen het projectgebied en ook in de directe omgeving alternatieve broedlocaties aanwezig zijn. In het projectgebied zijn territoria aanwezig van de Merel, Zwarte roodstaart, Turkse tortel, Winterkoning, Witte kwikstaart en Huiszwaluw.

Niet-broedvogels

Het projectgebied maakt geen onderdeel uit van het Natura2000-gebied en heeft geen functie als belangrijke foerageerlocatie of hoogwatervluchtplaats. Tijdens veldbezoeken in 2005 en 2010 werden geen kwalificerende niet-broedvogelsoorten van het Natura2000-gebied Westerschelde en Saeftinghe waargenomen in het projectgebied.

In het havengebied zijn geen slikken aanwezig waar steltlopervogels kunnen foerageren en tevens is er geen hoogwatervluchtplaats voor andere vogels.

Soorten Flora- en faunawet*Flora*

Binnen het werkgebied komt de beschermde plantensoort de Aardaker (*Lathyrus tuberosus*) voor. Tijdens inventarisaties zijn enkele individuen van de Aardaker waargenomen.

Het haventerrein bevat een hoge florarijksdom, het bovenloop daarentegen bestaat uit cultuurgras en bevat slechts een gering aantal soorten. Vooral de strook grasland langs de dijkovergang ter hoogte van het havenmeesterkantoor bevat een soortenrijke gras- en kruidenvegetatie. Tijdens veldbezoeken in 2005 en 2010 werden ruim 130 soorten planten aangetroffen.

In het projectgebied zijn de zoutplantensoorten Schorrenzoutgras, Strandmelde en Zeeweegebree aanwezig. Deze zijn niet wettelijk beschermd maar worden wel genoemd als provinciale aandachtsoort in de nota Soortenbescherming in Zeeland.

Zoogdieren

Rond de haven van Walsoorden zijn verschillende zoogdiersoorten aangetroffen. De haven vormt mogelijk het foerageergebied van de dwergvleermuis en de laatvlieger.

Een haas is waargenomen in het projectgebied tijdens een veldbezoek in mei 2010. In de omgeving van de haven komen mogelijk de huisspitsmuis, mol, en konijn voor.

Amfibieën, reptielen en vissen

In het projectgebied zijn geen reptielen of amfibieën waargenomen. De haven en directe omgeving vormen geen geschikte omgeving voor deze soorten. 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 Westerschelde [lit. 3] is langs dit traject een cultuurhistorisch object van belang.

- Het schor van Baalhoek (CHS-code GEO-2113), met de waardering 'hoog'.

Hieronder is een omschrijving gegeven met afbeeldingen van elementen en functies van de haven welke geen cultuurhistorische objecten zijn.

Aan het westelijk havenplateau bevindt zich langs de dijk een betonnen keermuur met een sluisje (Afbeelding 3).

Afbeelding 3

Sluisje bij betonnen keermuur.
Gelegen langs de dijk op
havenplateau.



Het havenplateau zelf kent een aantal door elkaar lopende functies zoals haven (loodsen en oude boten op het droge), overslag, industrie, kantoortjes op terpen en zelfs één of meerdere woonfuncties op aangemeerde boten (Afbeelding 4). Door de verschillende functies is een rommelig beeld ontstaan, dat deels ook een Vlaamse charme kent.

Afbeelding 4

Diverse functies op
havenplateau.



2.3

OVERIGE ASPECTEN

Het betreffende dijkvak heeft specifieke recreatieve functies. De haven van Walsoorden wordt door de beroepsvaart en pleziervaart gebruikt en is de kleinste haven met een open verbinding met de Westerschelde. In de getijdenhaven zijn circa 26 ligplaatsen beschikbaar voor plezierjachten en 2 ligplaatsen voor woonboten.

HOOFDSTUK

3

Randvoorwaarden en
uitgangspunten3.1 **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_p) 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 de rapporten "Detailadvies haven Walsoorden" en "Revisie Detailadvies haven Walsoorden". 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 golfrandvoorwaarden zijn gegeven in Tabel 2.

Tabel 1

Eigenschappen
randvoorwaardenvakken.

UP / RVW-vak	Locatie	
	Van [dp]	Tot [dp]
1 (damwand)	236	237
2 (damwand)	237	238
3 (damwand)	238	239
4 (damwand)	239	241+50 m
5 (damwand)	241+50 m	242
6 (damwand)	242	243
7 (damwand)	243	244
8 (hoogwaterkering)	236	236+50 m
9 (hoogwaterkering)	236+50 m	239+70 m
10 (hoogwaterkering)	239+70 m	241+50m

RVW-vak = randvoorwaardenvak, UP = uitvoerpunt

Tabel 2

Golfrandvoorwaarden bij
ontwerppeil 2009-2060.

UP / RVW-vak	Ontwerppeil [NAP + m]	H _i [m]	T _{pm} [s]
1 (damwand)	6,80	1,20	6,30
2 (damwand)	6,80	1,20	6,30
3 (damwand)	6,80	1,20	6,30
4 (damwand)	6,80	1,20	6,30
5 (damwand)	6,80	1,60	5,70
6 (damwand)	6,80	1,50	5,70
7 (damwand)	6,80	1,10	6,30
8 (hoogwaterkering)	6,80	1,20	6,30
9 (hoogwaterkering)	6,80	1,20	6,30
10 (hoogwaterkering)	6,80	1,50	5,90

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 (Natura2000). 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 vergunningplichtig.

Ook de dijkverbeteringwerken in de Westerschelde 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 verslecheringtoets 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

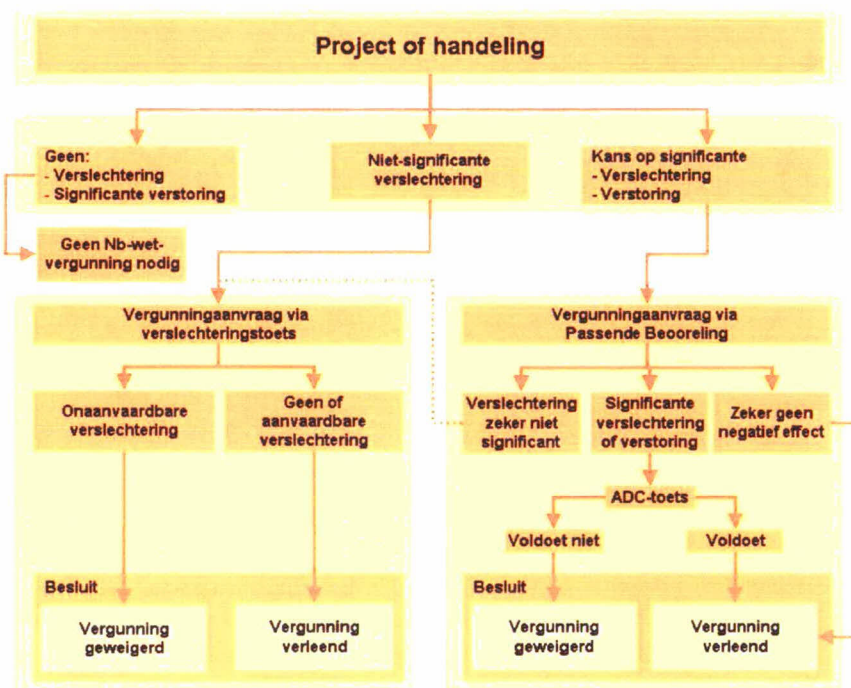
Naast gebiedsbescherming dient het project ook getoetst te worden op haar consequenties op de aanwezige planten- en diersoorten. De bescherming van individuele diersoorten en plantensoorten is geregeld in de Flora- en faunawet. Het doel van de Flora- en faunawet is het in stand houden en beschermen van 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 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 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 cultuurhistorische 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:

- Een groene uitstraling van de dijk is gewenst. Dit kan bereikt worden door het bovenbeloop aan de havenzijde met open steenasfalt te versterken en dit vervolgens met grond en een grasmat af te dekken. Het beeld van een groene dijk wordt hierdoor behouden.
- Een fietsroute loopt nu buitendijks en tevens deels over het havenplateau. In overleg met gemeente Hulst en omwonenden is ervoor gekozen om een geasfalteerd fietspad aan te leggen aan de buitenzijde ten westen van het oostelijk havenplateau. Dit deel zal door een dijkovergang aansluiten op de rest van de fietsroute. Deze aanpassing van fietsroute zal de landschappelijke kwaliteit van dit gebied niet wijzigen.
- Behoud van het sluisje bij de betonnen keermuur zal in cultuurhistorisch opzicht positief zijn.
- Een groen bovenbeloop van de dijk is gewenst zodat deze ook vanuit landschappelijk oogpunt aansluit 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 asfaltbekleding 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.

Advies nieuw toe te passen bekleding:

- Door de bekleding van het bovenbeloop van de hoogwaterkering met open steenasfalt uit te voeren en deze vervolgens met klei af te dekken is begroeiing van gras en planten mogelijk. Keuze van een bekleding met een open structuur zoals open steenasfalt is daarom vereist.
- Om begroeiing van gras en planten op de dijk te bevorderen wordt aanbevolen om bij de uitvoering een toplaag grond (10 cm) van de hoogwaterkering en de berm, ter hoogte van het havenkantoor, af te graven. Nadat de asfaltbekleding is aangebracht kan de toplaag weer worden teruggebracht.
- Het voorland van het dijkvak Walsoorden bestaat uit een haven. Bij de dijkwerkzaamheden zal alleen in de haven worden gegraven, de haven valt buiten de grenzen van het Natura2000. Gebiedsvreemd materiaal, zoals oud teenbeschoot, 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 (verkeer)hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken.

De benodigde depotruimte is vrij beperkt, omdat er slechts een beperkte hoeveelheid vrijkomend materiaal is en nieuwe bekleding niet tijdelijk in depot gezet zal worden. Het waterschap Zeeuws Vlaanderen heeft een depotlocatie beschikbaar aan de zuidzijde van de haven, op het haventerrein direct achter de zuidelijke havendam. Dit zal worden ingericht als depot en weer in goede orde worden opgeleverd.

Voor de ligging van transportroute zij Bijlage 3.

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

In Tabel 3 zijn de hoeveelheden betonblokken weergegeven die vrijkomen bij het vernieuwen van de bekleding en die eventueel kunnen hergebruikt. Het 'zeewaarts spreiden' van de vrijgekomen bekledingen is op de Westerschelde niet toegestaan. Niet herbruikbare hoeveelheden dienen te worden afgevoerd.

Tabel 3

Vrijkomende hoeveelheden materialen (exclusief verliezen).

Toplaag	Oppervlakte (m ²)	Oppervlakte gekanteld (m ²)
Vlakke betonblokken (0,50 × 0,50 × 0,20m ³)	200	80

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 het haventerrein en de achterliggende hoogwaterkering slechts een alternatief mogelijk. Een bekleding zal worden aangebracht op het bovenbeloop van de kering en het haventerrein zal niet worden versterkt.

Op het bovenbeloop van de achterliggende hoogwaterkering wordt een nieuwe bekleding aangebracht. Alleen het materiaal open steenasfalt is geschikt om op het bovenbeloop te worden toegepast. De bekleding wordt uit ecologisch oogpunt afgedekt met grond en voorzien van een grasbekleding. De bekleding is open zodat het gras goed kan doorwortelen en het hemelwater goed afgevoerd kan worden.

Op het haventerrein is veel bebouwing en particulier eigendom aanwezig waardoor versterking van de afgekeurde bekleding hier niet haalbaar wordt geacht. Uitgangspunt van het ontwerp is het toestaan van geringe erosie op het haventerrein. De teen van de nieuwe bekleding op de achterliggende hoogwaterkering zal dan ook reiken tot onder het bestaande

maaiveld. De bekleding zal doorgezet worden tot de buitenknik van de kruin. De stalen en betonnen damwanden van het havenplateau zijn goed getoetst en worden gehandhaafd.

De gekozen oplossing voor het ontwerp is in Tabel 4 weergegeven.

Tabel 4

Ontwerp

Locatie van [dp]	Locatie tot [dp]	Bekleding	Ondergrens [m + NAP]	Bovengrens [m + NAP]
236+30m	239	Open steenasfalt	3,00 / 4,00 ¹⁾	6,80
240	244	Open steenasfalt	3,00 / 4,50 ¹⁾	8,20
244	244+30 m	Open steenasfalt	4,50 / 6,00 ¹⁾	6,80

¹⁾ De exacte hoogte teenconstructie is weergegeven in Tabel 6

De keuze van open steenasfalt als dijk bekleding is beoordeeld op de aspecten landschap, natuur en kosten.

Landschap

De versterking van de waterkering zal geen invloed hebben op het uiterlijk van de dijk doordat het open steenasfalt wordt afgedekt met grond en gras. Het versterkte dijkdeel zal dan ook goed aansluiten op het groen bovenloop van de dijkvakken ten noorden en ten zuiden.

Natuur

Tijdens de uitvoering zal de toplaag van gras verwijderd worden om het open steenasfalt aan te brengen. Tijdelijk is er sprake van een negatief effect op de natuur. Na aanleg van open steenasfalt wordt dezelfde grond als afdekking weer teruggebracht. De aanwezige wortel en zaden blijven hierdoor zoveel mogelijk behouden waardoor de oorspronkelijke planten na de uitvoering weer zullen herstellen.

Kosten

Door erosie op het haventerrein toe te staan en de gevolgen hiervan tegen te gaan wordt een dure versterking van het havenplateau voorkomen. Dit is mogelijk door het versterken van het bovenloop en de teenconstructie verdiept aan te leggen om rekening te houden met erosie op het haventerrein. Open steenasfalt is tevens een van de goedkoopste bekledingen die op primaire waterkeringen wordt toegepast.

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 7 t/m 11 van Bijlage 2. De dimensionering wordt beschreven per constructieonderdeel, van de teenconstructie tot de kruin.

- Teenconstructie
- Open steenasfalt
- Berm en aansluiting op havenplateau

5.1.1 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. Op het haventerrein vormen de betonnen en stalen damwanden de begrenzing aan de waterzijde. Omdat deze betonnen en stalen damwanden voldoende diep reiken is hier geen kreukelberm noodzakelijk ter ondersteuning en vergroting van de stabiliteit.

De bekleding van open steenasfalt die op het bovenbeloop zal worden aangebracht wordt daarom 1,0 m beneden het maaiveld ingegraven. Reden hiervoor is dat op het haventerrein onder maatgevende omstandigheden erosie zal optreden, waarbij ontgrondingkuilen kunnen ontstaan met een maximale diepte van 0,8 m tot 1,0 m. Omdat de teen verdiept wordt aangebracht, onder het erosieniveau, hoeft deze niet beschermd te worden door een kreukelberm.

Op plaatsen waar geen ruimte is om de teen verdiept aan te brengen zijn andere oplossingen welke hieronder zijn vermeld.

Tussen dp 236+30 m en dp 241+72 m bestaat de nieuwe teenconstructie uit een betonband en palen met een lengte van 1,80 m (hart op hart afstand van 0,30 m en doorsnede van 0,07x0,07 m²) die de betonband ondersteunen. De palen moeten van FSC-hout zijn dat voldoet aan duurzaamheidsklasse 1.

Van dp241+72 m tot dp242+32 m wordt de teenconstructie gevormd door de betonnen keermuur van de uitwateringssluis. De bovenzijde van de afdeklaag op het open steenasfalt wordt op gelijke hoogte aangebracht als de bovenzijde van de betonnen keermuur. De keermuur steekt verder onder het havenplateau dan de verwachte erosiediepte.

Tussen dp242+32 m tot dp244+30 m is door aanwezigheid van bebouwing en aanwezigheid van een asfaltverharding geen plaats en mogelijkheid de teen verdiept aan te brengen. De

teenconstructie wordt hier uitgevoerd met een FSC-houten damwand (lengte van 1,80 m en dikte van 0,05 m). De bovenzijde van de damwand wordt aangebracht op maaiveldhoogte. Vanaf dp243+40 m staat de damwand langs de asfaltconstructie van het bestaande fietspad. De hoogte van de bovenzijde van de aan te brengen damwand verloopt naar NAP+6,0 m.

In Tabel 6 is voor het bovenbeloop de nieuwe hoogte van de teenconstructie weergegeven.

Tabel 6

Nieuwe hoogte teenconstructie
bovenbeloop

Locatie van [dp]	Locatie tot [dp]	Onderzijde OSA [m + NAP]	Maaiveldhoogte [m + NAP]	Opmerking
236+30 m	237+50 m	4,00	5,00	
237+50 m	239	3,00	4,00	
239	240	4,00	4,50-5,00	OSA sluit deels aan op fundatie dienstwoning havenmeester
240	241+72 m	3,00	4,00	
241+72 m	242+32 m	4,50	3,50	OSA sluit aan op keermuur suatiesluis
242+32 m	243+30 m	4,00	3,50	OSA sluit aan op houten damwand, lang 1,80m
243+30 m	244+30 m	4,50-6,00	4,50-6,00	OSA sluit aan op houten damwand, lang 1,80m

OSA = Open Steenasfalt

5.1.2 OPEN STEENASFALT

Open steenasfalt wordt toegepast boven het niveau van gemiddeld hoogwater en zowel onder als boven het ontwerppeil. Een laagdikte van 0,25 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_w . Gelijk aan de eerder uitgevoerde dijkvakken van 1997-2009 wordt gekozen voor een polypropyleen vlies (non-woven) met een gegarandeerde maximum openingsgrootte (O_w) 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 0,20 m. 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 0,40 m over blijft. Aangezien de kleilaag (of mijnsteenlaag) in de huidige situatie niet overal voldoende dik is, moet deze kleilaag worden aangevuld. 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 toplaag (m)	Aan te brengen dikte (m)
237	0,10	0,00	0,40
238	0,65	0,45	min. 0,40
238+50 m	0,70	0,50	min. 0,40
240	0,75	0,55	-
240+50 m	0,95	0,75	-
241	0,95	0,75	-
241+50 m	0,45	0,45	-
242	0,70	0,50	-
242+50 m	0,75	0,55	-
243	0,95	0,75	-
243+50 m	0,75	0,55	-
244	0,70	0,50	-

5.1.3

BERM EN AANSLUITING OP HAVENPLATEAU

De bestaande toerit naar de haven is tussen dp 237 en dp 239+20 m gelegen. Deze dient opgehoogd te worden tot het ontwerppeil zodat de onderhoudsstrook op deze nieuwe stormvloedberm ook tijdens hoogwater bereikbaar is. De nieuwe berm wordt breder om ruimte te reserveren voor een toekomstige kruinverhoging. De wegbreedte wordt 4,00 m wat gelijk is aan het aansluitende deel. Dimensies van de nieuwe berm zijn opgenomen in Tabel 5.

Tabel 5

Nieuwe berm

Locatie van [dp]	Locatie tot [dp]	Bestaande bermhoogte [m +NAP]	Nieuwe bermhoogte [m +NAP]	Breedte berm [m]
237	239+20 m	4,5-6,8	6,80	5,0-6,0

Bermhoogte gegeven bij buitenknik berm

Tijdens de uitvoering wordt de berm gebruikt als werkweg. Deze bestaat uit een 0,4 m dikke laag fosforslakken (0/45 mm, hydraulisch bindend) op een standaard geokunststof van weefsel (met maximum openingsgrootte O_w van 350 μ m). De strook van fosforslakken wordt na de uitvoering niet verwijderd, maar afgewerkt tot de gewenste laagdikte van 0,4 m en afgedekt met asfalt.

De teen van het talud met de open steenasfalt reikt tot onder het maaiveld. Tussen dp 240 en dp 241+72 m en ter plaatse van dp 238 grenst het talud aan de met klinkers verharde toerit naar het havenplateau. Omdat de verkeersbelasting schade kan geven aan de constructie open steenasfalt wordt in het onderste deel van het talud een fundering onder open steenasfalt aangebracht, bestaande uit een laag hydraulisch gebonden fosforslakken met een dikte van 0,40 m.

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 en de wegconstructie) niet worden opengebrouwen. 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. Geen van de aanwezige cultuurhistorische objecten zal verdwijnen.

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 3).

Voor de uitvoering van de werkzaamheden is er een depotlocatie noodzakelijk. Omdat er slechts een beperkte hoeveelheid vrijkomend materiaal is en nieuwe bekleding niet tijdelijk in depot gezet zal worden is de benodigde depotruimte beperkt. Het waterschap Zeeuws Vlaanderen heeft een depotlocatie beschikbaar op het haventerrein direct achter de zuidelijke havendam. Deze locatie zal na inrichting en gebruik als depot weer in goede orde worden opgeleverd.

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.

5.4 VOORZIENINGEN TER BEVORDERING VAN LNC-WAARDEN

5.4.1 LANDSCHAP

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

5.4.2 NATUUR

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

5.4.3 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.

HOOFDSTUK

6 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.

Natuurbeschermingswet 1998

De werkzaamheden vinden plaats buiten Natura2000-gebieden. De aantasting van habitattypen is uitgesloten. Effecten op Habitatrictlijnsoorten zijn uitgesloten, omdat deze niet aanwezig zijn in of rond de haven.

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

Flora- en faunawet

In de haven komen enkele beschermde soorten voor in het kader van de Flora- en faunawet. Een flora en fauna wet beschermde plantensoort is aangetroffen in het projectgebied (*Lathyrus Tuberosus*). Het betreft hier algemene grondgebonden zoogdieren en verschillende (broedende) vogels.

In het gebied zijn een drietal zoutplantensoorten (Schorrenzoutgras, Strandmelde en Zeeweegbree) aanwezig. Deze zijn niet wettelijk beschermd, maar worden wel genoemd als Provinciale aandachtsoort in de nota Soortenbescherming in Zeeland. Een beperkt gedeelte van hun biotoop op het haventerrein verdwijnt tijdelijk. Het overige haventerrein wordt niet beïnvloed, hier blijven de zoutplanten behouden. Na de werkzaamheden wordt de oorspronkelijke situatie hersteld, de zoutplanten kunnen zich opnieuw vestigen. Als gevolg daarvan wordt het tijdelijk verdwijnen van een gedeelte van de zoutplanten als een te verwaarlozen effect beschouwd.

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.

Behoud van het sluisje en betonnen keermuur aan het westelijk havenplateau is in cultuurhistorisch opzicht positief.

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 haven van Walsoorden, de kleinste haven met een open verbinding met de Westerschelde, wordt gebruikt door beroepsvaart en pleziervaart. In de getijdenhaven zijn 26 ligplaatsen beschikbaar voor plezierjachten en 2 ligplaatsen voor woonboten.

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

Buitendijks op de reeds aangepaste gedeelten loopt nu een fietsroute, die nu ook deels over het havenplateau loopt. In overleg met gemeente Hulst en op verzoek van omwonenden is ervoor gekozen om een geasfalteerd fietspad aan te leggen aan de buitenzijde west van het oostelijk havenplateau. Dit zal door middel van een dijkovergang aansluiten op de rest van de fietsroute.

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 (MER)-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 MER-beoordelingplicht.

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 Habitatrictlijn. 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 Natura2000-gebied (inclusief aanwijzing tot beschermd natuurmonument).

Deze wateren zijn tevens bij de Europese Commissie aangemeld als speciale beschermingszone voor de Habitatrictlijn. 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 Habitatrictlijn 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 Habitatrictlijn 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 dier- 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-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 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/ontheffingen of toestemmingen vereist zijn, afhankelijk van de specifieke plaatselijke omstandigheden. Hierop wordt nu niet dieper ingegaan.

BIJLAGE 1

Referenties

1. **Ontwerpnota Dijk Walsoorden [W37]**
Projectbureau Zeeweringen, 1 maart 2010
Kenmerk: PZDT-R-10024 ontw.
2. **Controle/vrijgave toetsing haven Walsoorden**
Projectbureau Zeeweringen, 13 oktober 2008
Kenmerk: PZDT-M-08346
3. **Cultuurhistorie aan de Westerschelde**
Stichting Dorp, stad en land, november 2009
4. **Revisie Detailadvies haven Walsoorden,**
P van de Rest, Svasek Hydraulics, 30 oktober 2009
Kenmerk: PvdR/1463/09353/A
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. **Toetsing betonnen en stalen damwand Walsoorden**
J.C.P Johanson, december 2009
Kenmerk: PZDT-M-10026ontw
8. **Natura 2000 gebied Westerschelde & Saeftinghe**
Ministerie van LNV, 2009
Kenmerk: PDN/2009-122 Programmadirectie Natura2000.
Gepubliceerd op de website van het ministerie van LNV
9. **Quik-scan Haven Walsoorden restant**
Oriënterend onderzoek naar beschermde natuurwaarden
Kenmerk: 13/99090349/SW
Grontmij, 2005
10. **Quick-scan van broedvogels, niet-broedvogels, herpeto- en
zoogdierfauna Walsoorden. SOVON-inventarisatierapport 2005/19.**
SOVON Vogelonderzoek Nederland
Vergeer J.W., 2005

BIJLAGE 2

Figuren

Figuur 1: Overzichtssituatie

Figuur 2: Projectgebied

Figuur 3: Luchtfoto met ontwerp dp236 – dp239

Figuur 4: Luchtfoto met ontwerp dp239 – dp241

Figuur 5: Luchtfoto met ontwerp dp241 – dp243

Figuur 6: Luchtfoto met ontwerp dp243 – dp245

Figuur 7: Dwarsprofiel 1, bestaand en nieuw

Figuur 8: Dwarsprofiel 2, bestaand en nieuw

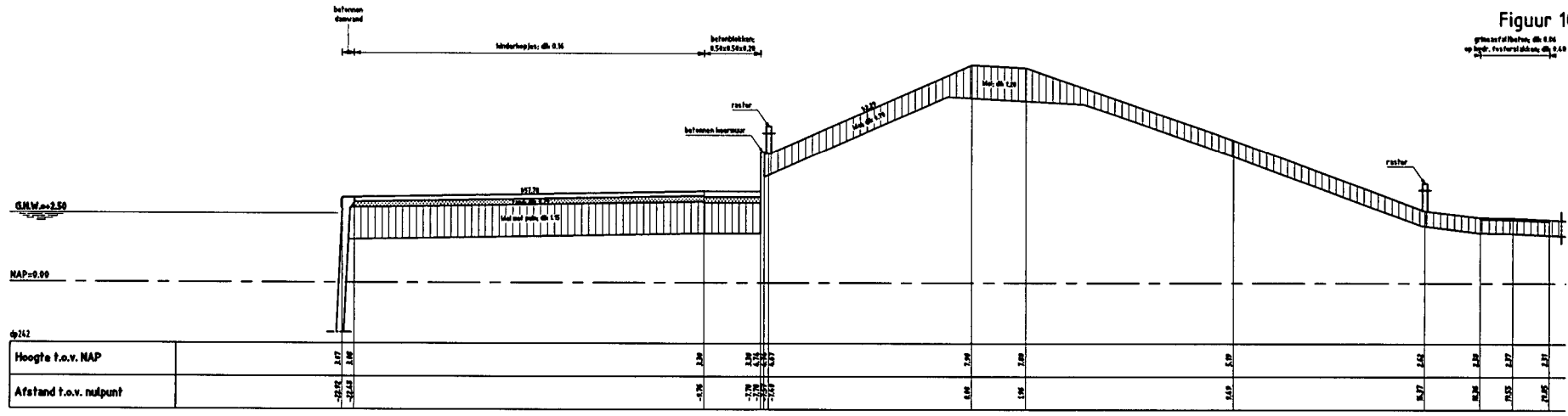
Figuur 9: Dwarsprofiel 3, bestaand en nieuw

Figuur 10: Dwarsprofiel 4, bestaand en nieuw

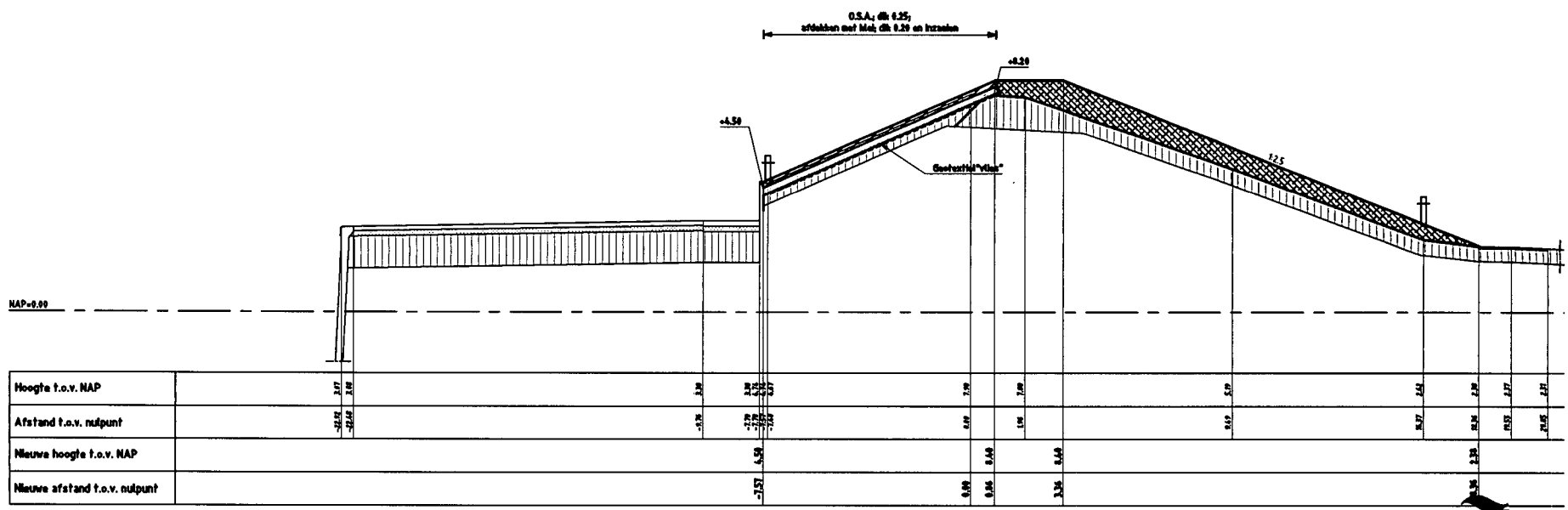
Figuur 11: Dwarsprofiel 5, bestaand en nieuw

Figuur 10

grootte lijn: dik 0.10
op laag: versterkt beton, dik 0.10



DWARSPROFIEL 4 Bestand
schaal 1/100



DWARSPROFIEL 4 nieuw
schaal 1/100

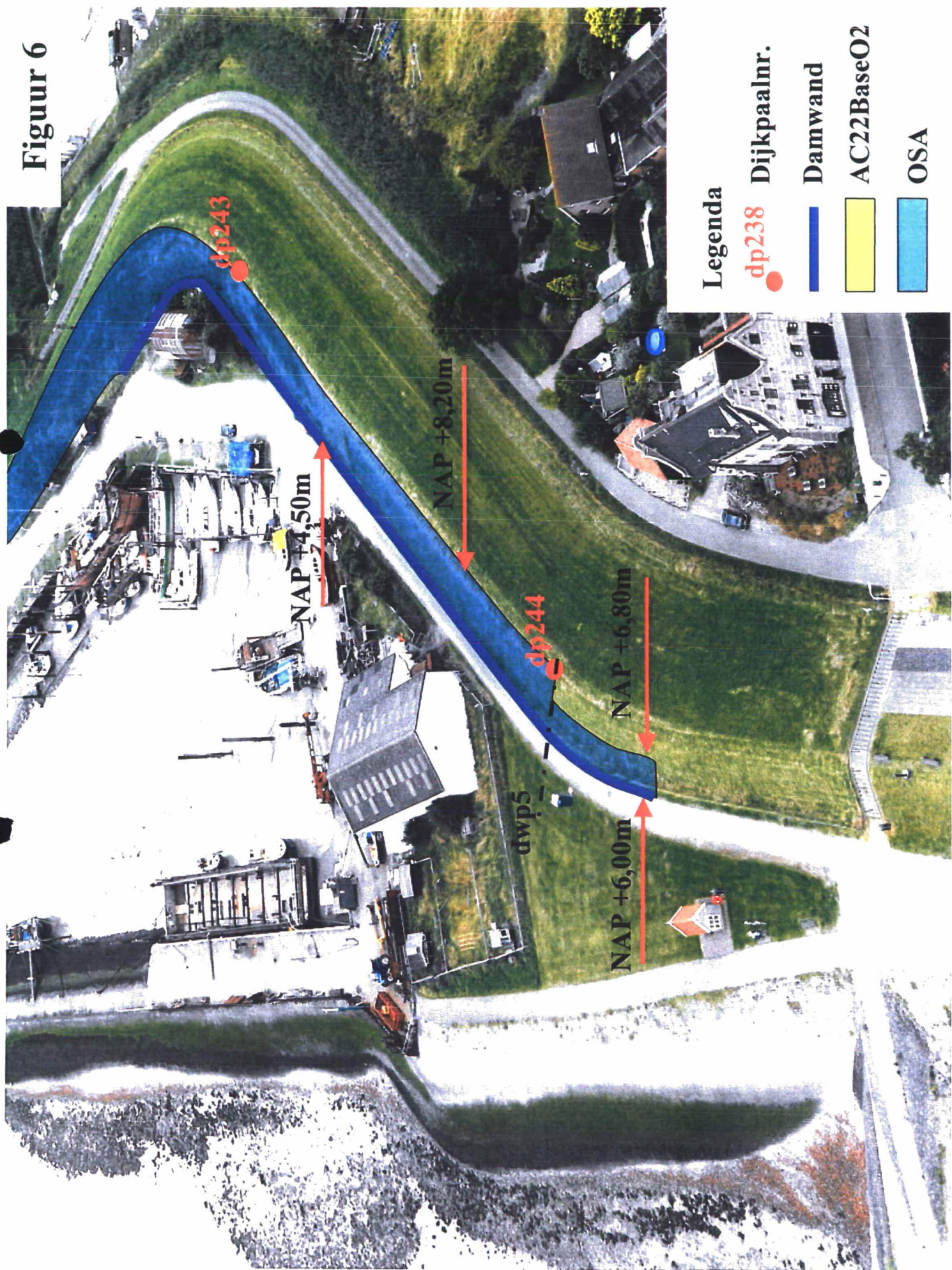


Waterschap Zeeuwse Eilanden
Datum: 01-03-2010

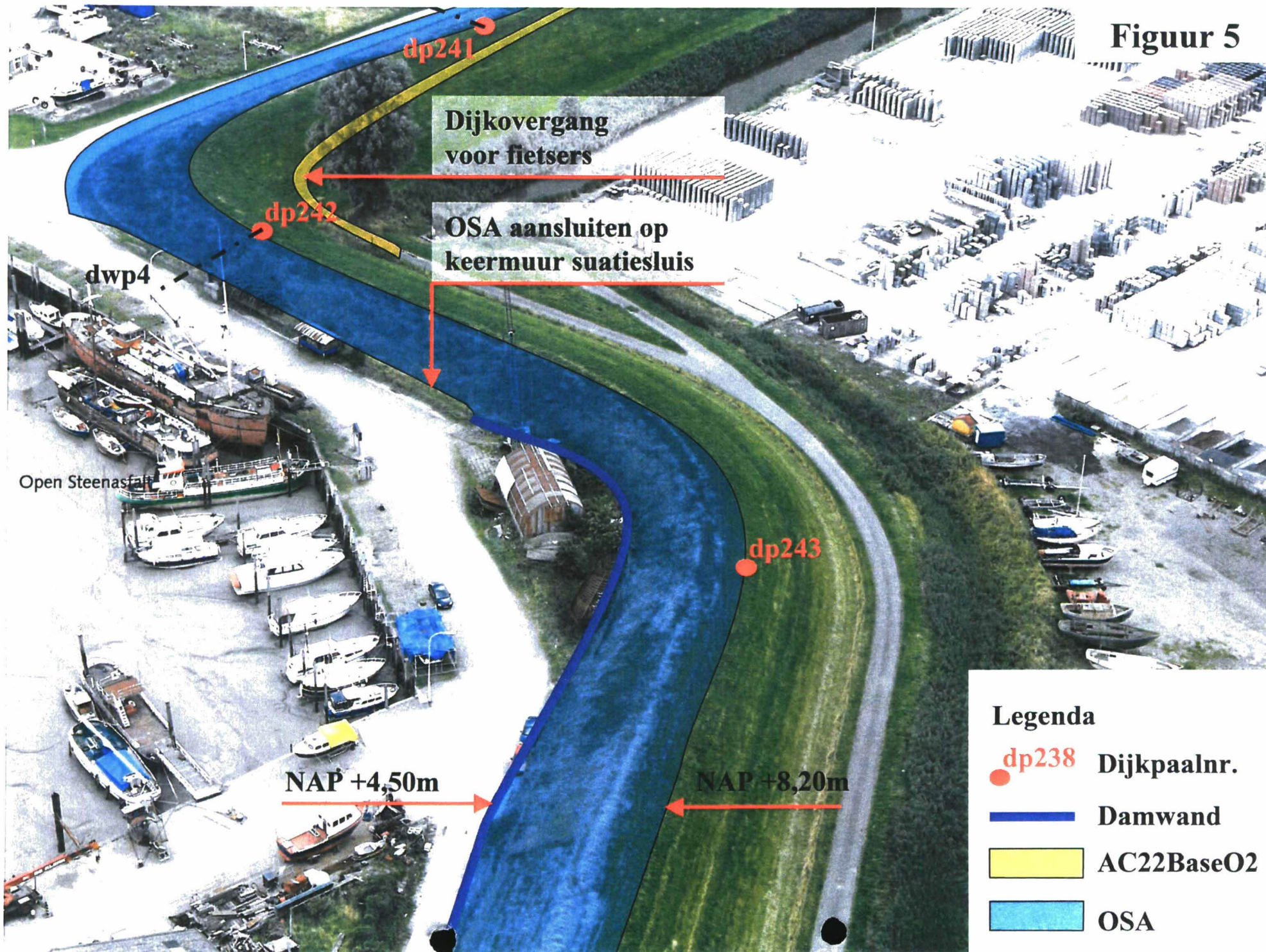
Walsoorden

PLANNING: BUITENLANDZAKEN/BEREIDING/VERBODEN/WAARDE/1-1-10/WALSOORDEN/10

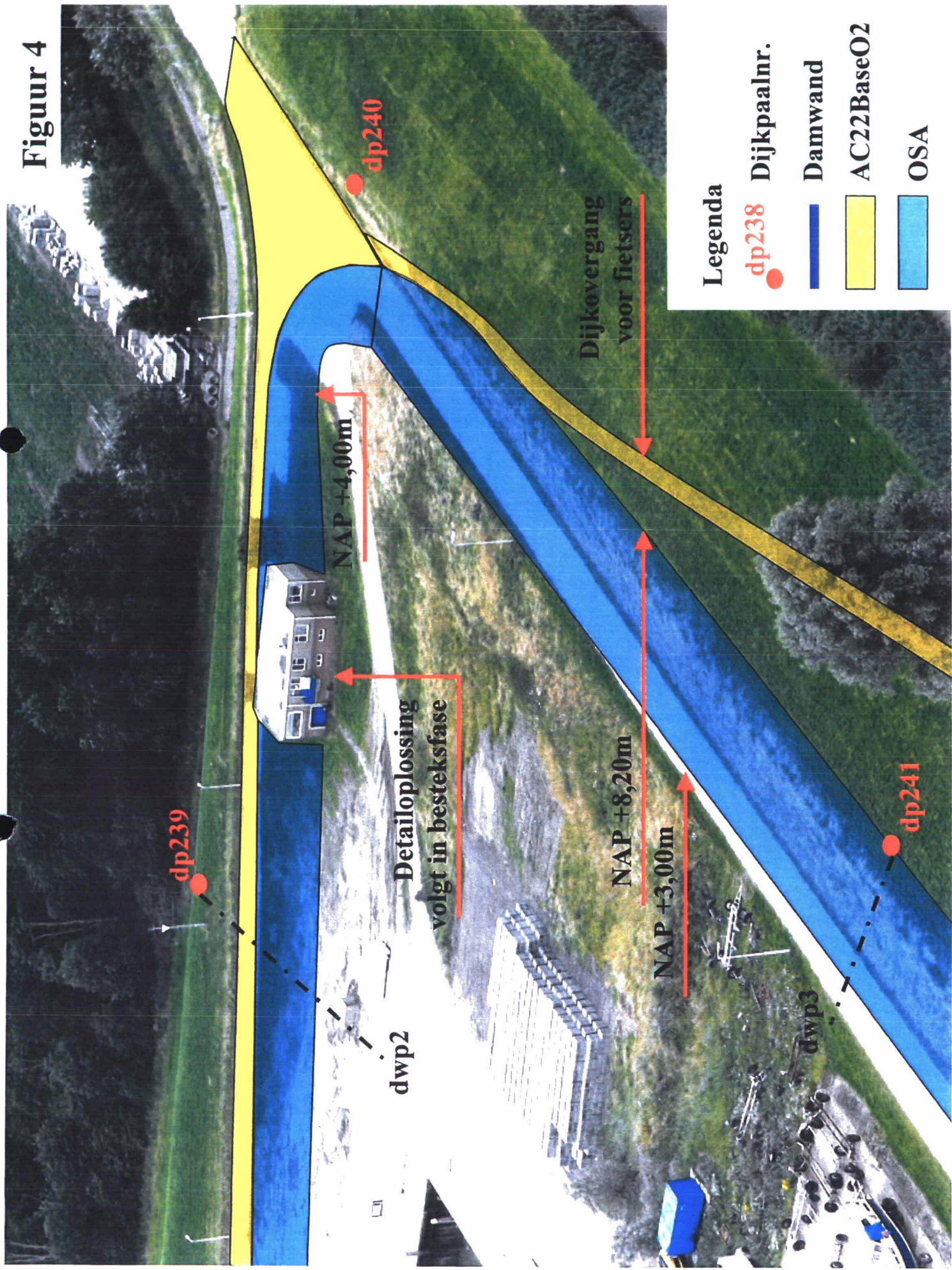
Figuur 6



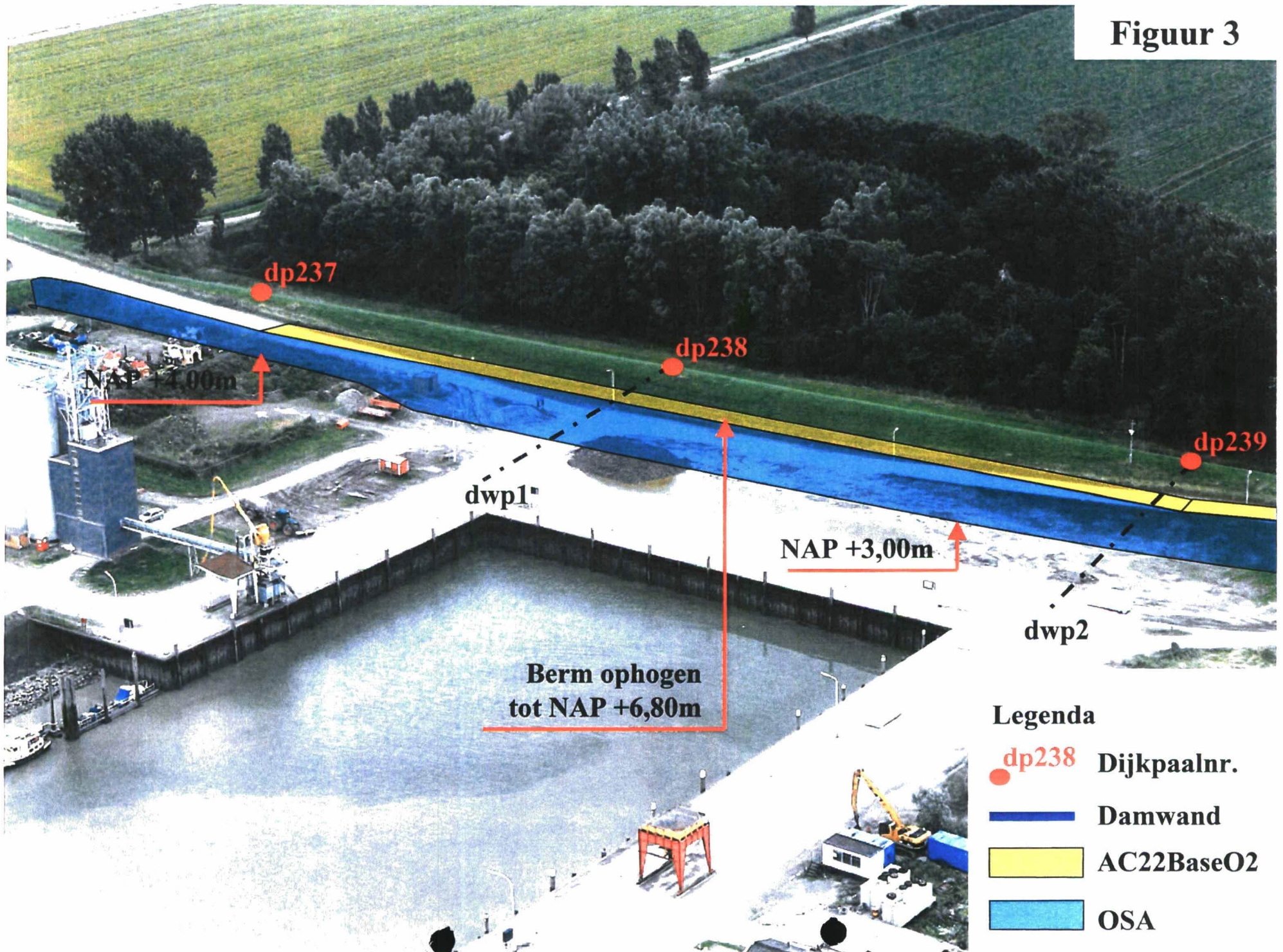
Figuur 5



Figuur 4



Figuur 3



Figuur 2



Waterschap Zeeuwse Eilanden
Datum: 22-02-2010

Projectgebied Walsoorden

Mariapolder

Wilhelmspolder

Noorddijkpolder

Projectgebied

Westerschelde

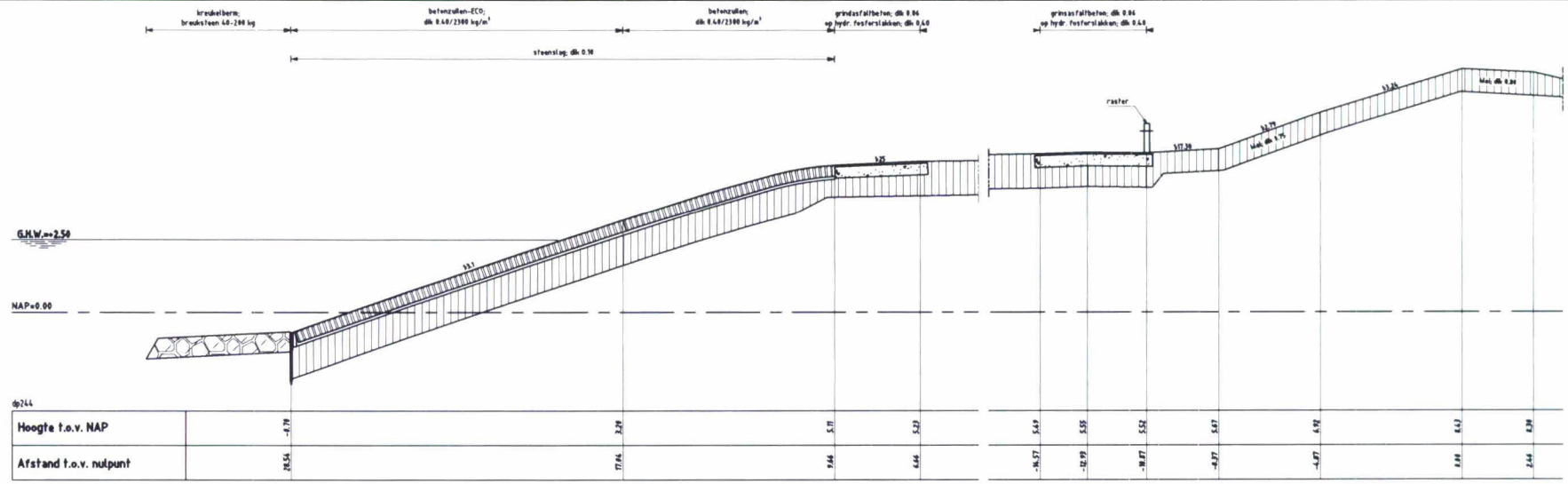
Dp 244+30m

Dp 236+30m



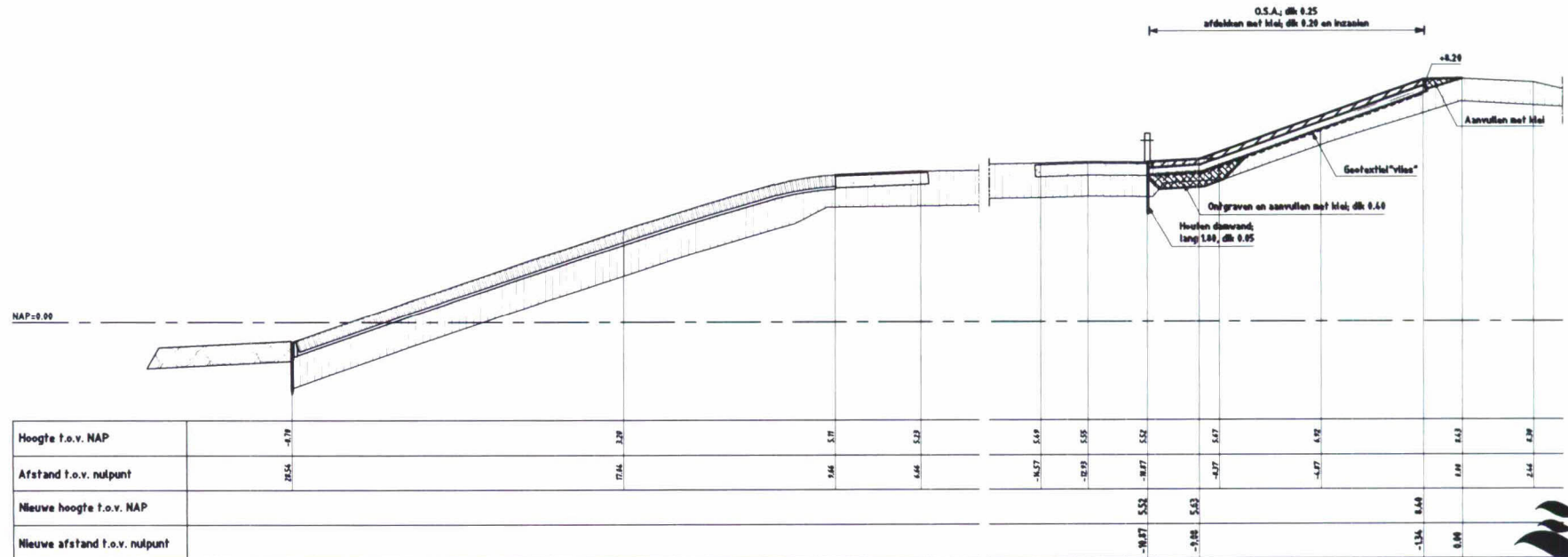
Topografische ondergrond: (c) Topografische Dienst Kadaster; Topografische ondergrond: (r) Regionaal Samenwerkingsverband Zeeland (RSBN)

Figuur 11



DWARSPROFIEL 5 bestand

schaal 1:100



DWARSPROFIEL 5 nieuw

schaal 1:100

Waterschap Zeeuwse Eilanden
Datum: 01-03-2010



BIJLAGE 3 Transportroute

COLOFON

PLANBESCHRIJVING DIJK WALSOORDEN [W37]

PZDB-R-10232 ONTW.

OPDRACHTGEVER:

PROJECTBUREAU ZEEWERINGEN

STATUS:

Definitief

AUTEUR:

[REDACTED] t

GECONTROLEERD DOOR:

[REDACTED] rg

VRIJEGEGEVEN DOOR:

[REDACTED] rg

28 september 2010

075087307:0.1

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 veelevoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.

[REDACTED] (DZL)

Van: [REDACTED] (DZL)

Verzonden: vrijdag 8 oktober 2010 9:05

Aan: [REDACTED] (DZL)

Onderwerp: Post

Hoi [REDACTED],

Kun jij poststukken voor mij indien het opdrachtbrieven, offertes o.i.d. zijn inscannen en naar me mailen?

Alvast bedankt!

Groet,

[REDACTED]