

Gemeente Rotterdam

Bestemmingsplan

'Padenbundel fietspad (F370), ruiterpad en voetpad'

projectnr. 184907
revisie 03
27 januari 2012

Opdrachtgever

Provincie Zuid-Holland
Afdeling Verkeer en Vervoer
Postbus 90602
2509 LP DEN HAAG

Datum vrijgave	Beschrijving revisie 03	goedkeuring	vrijgave
27 januari 2012	onherroepelijk	ir. M.L.M. Stabel	drs. E.H. Oude Weernink

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Planopzet	4
1.3	Ligging en begrenzing plangebied	5
1.4	Vigerend bestemmingsplan	5
1.5	Leeswijzer	6
2	Beleidskader	8
2.1	Rijksbeleid	8
2.2	Provinciaal en regionaal beleid	11
2.3	Gemeentelijk beleid	14
2.4	Conclusie	17
3	Beschrijving van het plangebied	18
3.1	Ontstaansgeschiedenis	18
3.2	Huidig gebruik	18
4	Planbeschrijving	20
4.1	Inleiding	20
4.2	Doelstelling	20
4.3	Herinrichtingsmaatregelen	21
4.4	Juridische planbeschrijving	22
5	Water	24
5.1	Beleidskader	24
5.1.1	<i>Rijksbeleid</i>	24
5.1.2	<i>Provinciaal beleid</i>	24
5.1.3	<i>Regionaal beleid</i>	25
5.2	Samenwerking met de waterbeheerder	25
6	Milieu	28
6.1	Milieuzonering	28
6.2	Geluid	28
6.3	Luchtkwaliteit	28
6.4	Bodem	29
6.5	Externe veiligheid	30
6.6	Flora en Fauna	30
6.7	Archeologie	34
6.8	Eindconclusie	35
7	Sociale veiligheid en leefbaarheid	36
8	Handhaving	38
9	Financiële uitvoerbaarheid	40
10	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	42
10.1	Inspraak en vooroverleg	42
10.2	Zienswijzen	44
10.3	Beroep	44

Losse bijlage:

- Tracénota 'Fietsverbinding F370 Kijkduin - Hoek van Holland in de gemeenten Den Haag, Westland en Rotterdam in relatie tot kustversterking Delflandse kust', Jems Consultancy, mei 2010

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 25 mei 2004 heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat toegezegd dat het ministerie, op het moment van gereedkomen van de kustversterkingsplannen voor de zwakke schakels langs de Nederlandse kust, voldoende middelen beschikbaar zal stellen voor de financiering van de realisatie van de versterkingsmaatregelen. Onderdeel van de plannen is de aanpak van de zwakke schakel 'Delflandse kust'. Binnen de kustversterking van de Delflandse Kust is tevens de realisatie van de fietsverbinding F370 voorzien, welke is opgenomen in het Provinciaal Fietsplan 2008 'Zuid-Holland méér op de fiets'.

Met het realiseren van het nieuwe fietspad F370, met een totale lengte van circa 15 kilometer in het nieuwe duingebied tussen Kijkduin en Hoek van Holland wordt een ontbrekende schakel toegevoegd aan het fietsroutenetwerk langs de gehele Nederlandse kust. Hierbij wordt tevens passend aangesloten op al bestaande routes. Het fietspad wordt gesitueerd op de overgang van bestaand duingebied naar het nieuwe duingebied waarbij de verwachting is dat hiermee zo weinig mogelijk verstoring plaatsvindt van de ecologische waarden.

Een deel van het fietspad wordt gerealiseerd op het grondgebied van de deelgemeente Hoek van Holland, tussen de Badweg in het zuiden en de gemeentegrens met de gemeente Westland in het noorden. Vanaf de Badweg tot de strandslag Stuifkenszand loopt het fietspad over het bestaande fietstracé. Vanaf de strandslag Stuifkenszand wordt, naast de F370, tevens een ruiter- en voetpad gerealiseerd. Binnen het gebied is momenteel reeds een ruiter- en een fietspad aanwezig, die verlegd zullen worden.

De ontwikkeling van de zogenaamde padenbundel is onderdeel van het herinrichtingsplan 'Vlugtenburg - Stuifkenszand'. De realisatie van de verschillende paden is niet mogelijk binnen het vigerend planologisch regime ter plaatse. Om de realisatie van het fiets-, voet- en ruiterpad mogelijk te maken, is onderhavig bestemmingsplan opgesteld.

1.2 Planopzet

Onderhavig bestemmingsplan vormt het juridisch-planologisch kader voor de realisatie van het voet-, ruiterpad en fietspad (F370) op het grondgebied van de gemeente Rotterdam (deelgemeente Hoek van Holland). Het plan bestaat uit een verbeelding en regels en gaat vergezeld van een toelichting.

Verbeelding

Op de verbeelding, bestaande uit 1 blad met tekeningnummer 184907 is de bestemming van de in het plan begrepen gronden aangegeven met bijbehorende verklaring, het zogenaamde renvooi. Het renvooi legt een verbinding tussen de bestemmingen op de kaart en de regels.

Regels

De regels bevatten de regeling op het gebied van het gebruik van de gronden, die in het plan zijn begrepen. De regels zijn ingedeeld in vier hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk bevat onder andere definities van de gebruikte begrippen en regels omtrent de wijze van meten.

Het tweede hoofdstuk bevat de bestemmingsregels. Hoofdstuk drie behandelt de antidubbeltelbepaling en algemene gebruiksregels. Het laatste hoofdstuk bevat de overgangs- en slotregels.

Toelichting

In de toelichting is de opzet van het plan beschreven en zijn de aan het plan ten grondslag liggende gedachten vermeld. Hierbij komen o.a. het beleidskader, de huidige situatie van het plangebied en omgeving, de juridische regeling en de economische uitvoerbaarheid aan de orde. Tevens wordt er verslag gedaan van de resultaten van het over het plan gevoerde overleg en inspraak.

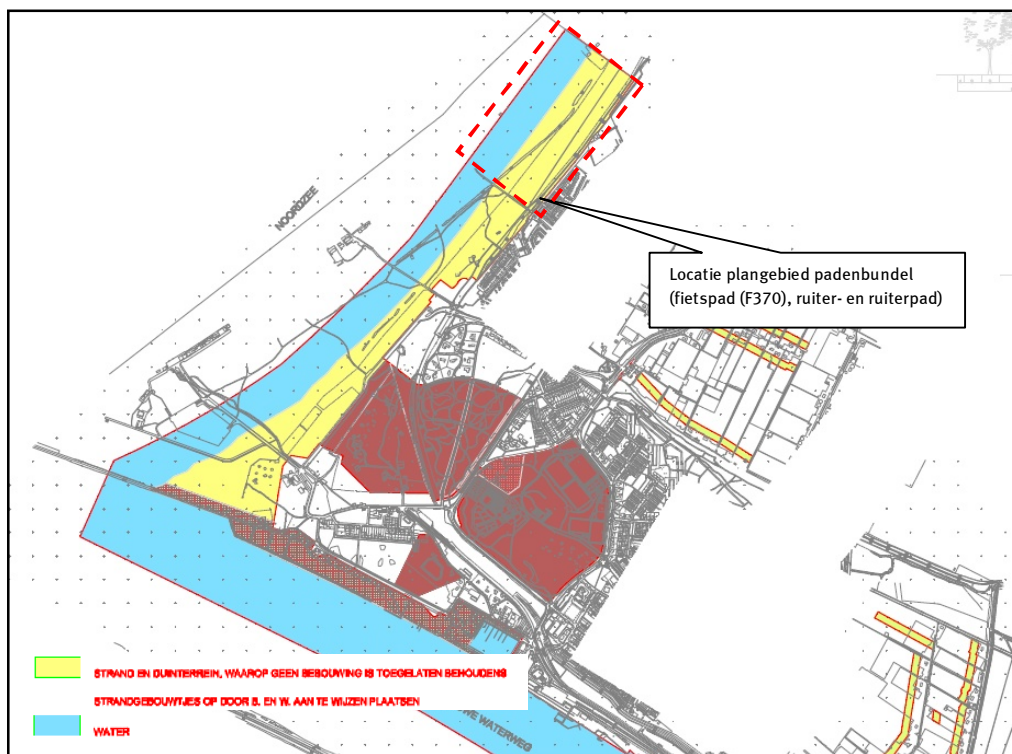
1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied bestaat uit het gebied binnen de deelgemeente Hoek van Holland, waarop het herinrichtingsplan 'Vlugtenburg-Stuifkenszand' betrekking heeft. Meer specifiek bestaat het plangebied uit de locatie waar het fiets-, voet- en ruiterspad (padenbundel) worden gerealiseerd. Het plangebied loopt globaal van de strandslag Stuifkenszand in noordelijke richting tot de gemeentegrens met de gemeente Westland. Figuur 2 toont de ligging van het plangebied.

1.4 Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied loopt van de strandslag Stuifkenszand in het zuiden tot de gemeentegrens met Westland in het noorden (strandslag Vlugtenburg). Binnen dit gebied geldt het 'Uitbreidingsplan in Hoofdzaak' van de deelgemeente Hoek van Holland (vastgesteld door de gemeenteraad op 9 september 1948 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 4 oktober 1949). Binnen dit plan zijn de gronden van het plangebied aangewezen als *'Strand en duinterrein, waarop geen bebouwing is toegelaten behoudens strandgebouwtjes op door B en W aan te wijzen plaatsen' en 'Water'*.

De voorgenomen realisatie en van de padenbundel is strijdig met het vigerende bestemmingsplan. Daarom is voor dit gebied onderhavig bestemmingsplan opgesteld.



Figuur 1: kaart 'Uitbreidingsplan in Hoofdzaak' met globale ligging plangebied (rode stippellijn)

1.5 Leeswijzer

De toelichting bestaat uit 10 hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op het beleidskader (Europees, landelijk, provinciaal en gemeentelijk beleid). In hoofdstuk 3 wordt een beschrijving gegeven van de huidige situatie van het plangebied. Hoofdstuk 4 beschrijft de toekomstige ruimtelijke en functionele invulling van het plangebied. In hoofdstuk 5 tot en met 7 wordt ingegaan op de relevante (milieu)aspecten die gelden voor de ontwikkeling. Hoofdstuk 8 gaat in op de relevante handhavingsaspecten. In hoofdstuk 9 wordt vervolgens een toelichting gegeven op de economische uitvoerbaarheid, waarna in hoofdstuk 10 tenslotte de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aan de orde komt.



Figuur 2: ligging plangebied 'padenbundel'

2 Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

Algemeen

Met de komst van de Wet ruimtelijke ordening in 2008 zijn de juridische mogelijkheden van het Rijk gewijzigd. Structuurvisies zullen voortaan de hoofdlijnen van het nationale ruimtelijk beleid aangeven en de nationale belangen die met dat beleid worden behartigd proberen veilig stellen. Ter verwezenlijking daarvan heeft het Rijk de beschikking over nieuwe juridisch mogelijkheden. Het rijk kan een bestemmingsplan opstellen, een zogenaamd rijksinpassingsplan. Daarnaast zijn er instrumenten die uitvoering van het rijksbeleid kunnen verzekeren zoals de bevoegdheid tot het stellen van algemene regels in een algemene maatregel van bestuur (amvb) en het opleggen van aanwijzingen. De Rijksoverheid heeft naar aanleiding van de nieuwe Wro het document 'realisatie nationaal ruimtelijk beleid' opgesteld, waarmee zij voldoen aan de verplichting inzichtelijk te maken hoe de rijksbelangen zullen worden gerealiseerd.

Nota Ruimte

Vastgesteld door de Eerste Kamer en Tweede Kamer op respectievelijk 17 januari 2006 en 17 mei 2005.

In de Nota Ruimte worden vier algemene doelen geformuleerd: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid. De volgende beleidsdoelen staan centraal: ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, verbetering van de bereikbaarheid, verbetering van de leefbaarheid en de sociaaleconomische positie van steden, bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden, behoud en versterking van de variatie tussen stad en land, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding en waarborging van milieukwaliteit en veiligheid.

Enkele beleidslijnen uit de Nota Ruimte:

- streven naar bundeling van de verstedelijking, echter geen rode contouren om de kernen;
- bescherming van Het Groene Hart als nationaal landschap;
- gemeenten moeten de mogelijkheid hebben om de eigen natuurlijke aanwas op te vangen;
- veel sterker sturende rol van water bij de ruimtelijke inrichting.

De Nota Ruimte gaat, meer dan voorheen, uit van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Gebiedsgerichte, integrale ontwikkeling waarin alle betrokkenen participeren wordt ondersteund. Hiermee wordt meer verantwoordelijkheid gelegd bij de provincie en gemeenten om te sturen in de ruimtelijke ordening. Een goed functionerende verkeers- vervoersinfrastructuur en een betrouwbare bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor groeibevordering.

Nota Mobiliteit

Vastgesteld door de Eerste Kamer en Tweede Kamer op respectievelijk 14 februari 2006 en 20 december 2005.

Het Rijk heeft in 2004 de Nota Mobiliteit vastgesteld welke de basis vormt van het nationale verkeersbeleid. Het verkeersbeleid van provincies en gemeenten anticipeert op de Nota Mobiliteit. De Nota Mobiliteit bevat essentiële onderdelen die de decentrale overheden moeten overnemen. Een van deze essentiële onderdelen vormt het stimuleren van het fietsgebruik door de aanleg van directe, comfortabele en veilige fietsroutes. De aanleg van ontbrekende directe schakels in het fietsnetwerk tussen kernen vormt hierbij een van de speerpunten. De nieuw te realiseren padenbundel tussen Hoek van Holland en Kijkduin vormt een van de ontbrekende schakels.

Nota Belvédère

Vastgesteld in 1999

Het beleid in de Nota Belvedere (Ministeries van OCW, VROM, LNV, V&W, 1999) is gericht op het scheppen van goede voorwaarden om de cultuurhistorische identiteit meer van invloed te laten zijn op de inrichting van de ruimte en expliciet te betrekken bij ruimtelijke ontwikkelingen en planvormingsprocessen. Het doel is tweeledig, enerzijds verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en anderzijds behoud van het cultureel erfgoed. Dit wordt onder andere bereikt door het herkenbaar houden van de cultuurhistorische identiteit van zowel het stedelijk als het landelijk gebied, en het erkennen van deze kwaliteit als uitgangspunt voor verdere ontwikkelingen. Het centrale thema is 'behoud door ontwikkeling'. In de Nota zijn zogeheten Belvédèregebieden aangewezen. Dit zijn in cultuurhistorisch opzicht de meest waardevolle gebieden van Nederland waarbij wordt gestreefd om te komen tot een consistente inbreng vanuit het cultuurbeleid in het ruimtelijk beleid. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van deze gebieden.

Randstad Urgent

Vastgesteld op 25 juni 2007

Het programma 'Randstad Urgent' bouwt voort op het beleid dat het vorige kabinet in de grote nota's heeft vastgelegd. In de Nota Ruimte is een nieuwe aanpak geïntroduceerd voor het ruimtelijke beleid in bepaalde gebieden. In de Randstad heeft die aanpak vorm gekregen in de programma's Noordvleugel, Zuidvleugel en Groene Hart. Het programma 'Randstad Urgent' versterkt de aanpak van de drie ruimtelijke programma's in de Randstad door deze op te schalen tot één programma op het niveau van de Randstad. Uit een analyse van de ontwikkelingen volgen drie hoofdpogingen voor de lange termijn. De drie hoofdpogingen staan centraal in de visie Randstad 2040 en het programma 'Randstad Urgent'. De aanpak die in deze kabinetsperiode wordt gevolgd, sluit op die manier aan bij het wensbeeld voor de lange termijn.

1. Klimaatbestendige delta (veiligheid)

De basisrandvoorwaarde voor de toekomstige ontwikkeling van de Randstad is een klimaatbestendige delta. Dat betekent adequate bescherming tegen overstromingen vanuit zee en de rivieren. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten bovendien klimaatbestendig worden vormgegeven.

2. Bereikbaarheid en economische dynamiek

Op termijn zijn op internationaal, Randstedelijk en vooral stadsregionaal niveau structurele verbeteringen nodig om de groei in mobiliteit van zowel personen als goederen op te kunnen vangen. Ruimtelijke voorwaarden voor een gezonde economie bestaan onder meer uit het ontwikkelen van aantrekkelijke woon- en werkmilieus (voor kenniswerkers, maatschappelijke organisaties), internationale toplocaties en het versterken van het logistieke netwerk (clustervorming rond zeehavens, Schiphol en greenports).

3. Kwaliteit van leven door een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat

Centrale elementen daarin zijn voldoende woningen, diversiteit van woningen, een aantrekkelijke en veilige leefomgeving, bereikbare werklocaties, toegankelijke groene gebieden nabij de steden, schone lucht en schoon water.

De realisatie van de padenbundel past binnen de beleidsuitgangspunten uit het programma 'Randstad Urgent'.

Randstad 2040

Vastgesteld in de Ministerraad van 5 september 2008

Met de start van het Programma 'Randstad Urgent' in 2007 heeft het kabinet de toekomst van de Randstad al op de agenda gezet. Met deze integrale langetermijnvisie op de Randstad kijkt het kabinet vooruit naar 2040 en presenteert het een vervolgaanpak om lange en korte termijn met elkaar te verbinden. Deze integrale langetermijnvisie is een structuurvisie in het licht van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro), inclusief de daarbij horende realisatieparagraaf, en is gericht op de periode tot 2040. Het is een rijksvisie die in samenwerking met de regio is opgesteld. Met deze visie geeft het kabinet in hoofdlijnen richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van de Randstad. De focus in deze visie ligt op de opgaven met een rijksrol. Het kabinet wil daarmee zichzelf binden en gelijktijdig ook anderen verleiden en committeren om aan de visie uitvoering te geven. De kabinetskeuzen in deze structuurvisie zijn een aanvulling op de Nota Ruimte. Het kabinet wil keuzes maken vanuit vier leidende principes voor de lange termijn: 1. Leven in een veilige, klimaatbestendige en groenblauwe delta, 2. Kwaliteit maken door een sterkere wisselwerking groen, blauw en rood, 3. Wat internationaal sterk is, sterker maken, 4. Krachtige, duurzame steden en regionale bereikbaarheid.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

Algemeen

Met de komst van de Wet ruimtelijke ordening in 2008 zijn de juridische mogelijkheden van de provincie gewijzigd. Structuurvisies zullen voortaan de hoofdlijnen van het provinciale ruimtelijk beleid aangeven en de provinciale belangen die met dat beleid worden behartigd veilig stellen. Ter verwezenlijking daarvan heeft de provincie de beschikking over nieuwe juridisch mogelijkheden, te weten het provinciale bestemmingsplan ofwel inpassingsplan, de verordening en het opleggen van aanwijzingen. Met de inwerkingtreding van de Wro is de goedkeuringstaak van Gedeputeerde Staten ten aanzien van ruimtelijke plannen komen te vervallen. Dit betekent dat de provincie dient te handelen vanuit het provinciaal belang. Enkel op die basis kan de provincie gebruik maken van het instrumentarium dat op grond van de Wro beschikbaar is. De provincie Zuid-Holland heeft op 2 juli 2010 de Provinciale Structuurvisie vastgesteld.

Provinciale Structuurvisie

Vastgesteld op 2 juli 2010 door Gedeputeerde Staten

Provinciale Staten heeft de structuurvisie op 2 juli 2010 vastgesteld. In deze Visie op Zuid-Holland beschrijft de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen. De structuurvisie geeft een doorkijk naar 2040 en de visie voor 2020 met bijbehorende uitvoeringsstrategie. De nieuwe Structuurvisie komt in de plaats van de vier streekplannen en de Nota Regels voor Ruimte.

De kern van Visie op Zuid-Holland is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dit draagt bij aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn belangrijke pijlers. Dit wil Zuid-Holland bereiken door realisering van een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk. Goede bereikbaarheid in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur, zijn daarin kenmerkende kwaliteiten.

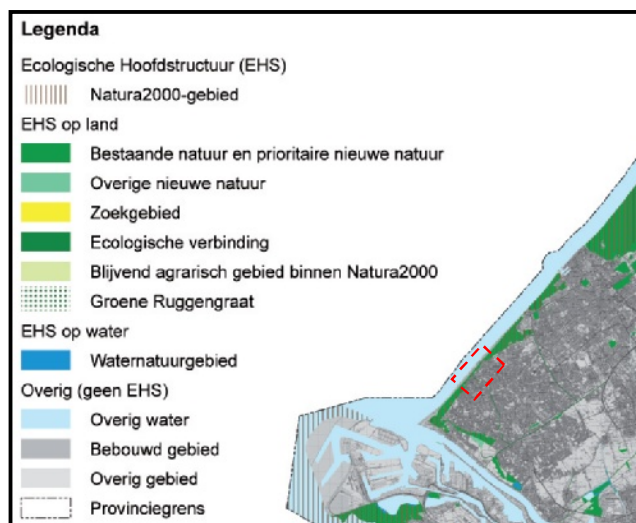
Visie op Zuid-Holland is opgebouwd uit vijf integrale hoofdpogaven, namelijk:

- aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel;
- duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie;
- divers en samenhangend stedelijk netwerk;
- vitaal, divers en aantrekkelijk landschap;
- stad en land verbonden.

Verordening Ruimte

Vastgesteld op 2 juli 2010 door Gedeputeerde Staten

De Verordening Ruimte is op 2 juli 2010 vastgesteld. De regels in deze verordening zijn bindend en werken door in bestemmingsplannen. De kaart bij de Verordening Ruimte laat zien dat het plangebied valt binnen een Natura 2000-gebied ('Solleveld & Kapittelduinen'). In dit kader heeft een toetsing aan de Natuurbeschermingswet plaatsgevonden. De resultaten daarvan zijn opgenomen in paragraaf 6.6.



Figuur 3: uitsnede kaart Verordening Ruimte met ligging plangebied

Provinciaal Fietsplan 2008 'Zuid-Holland méér op de fiets'

Vastgesteld in maart 2008 door Gedeputeerde Staten

Het fietsplan 2008 geeft kort het beleidskader aan en bevat daarnaast een concreet uitvoeringsprogramma voor de komende jaren. Het provinciaal fietsplan beschrijft de maatregelen om het fietsroutenetwerk te complementeren door de aanleg van ontbrekende schakels. In het provinciaal fietsplan ligt de nadruk vooral op aanvullende directe snelle verbindingen tussen de kernen in de regio. De belangrijkste doelstellingen zijn:

- meer mensen op de fiets krijgen door het faciliteren van fietsroutes en goede verbindingen tussen kernen;
- veilige schoolfietsroutes door het verbeteren van onveilige schoolroutes;
- stimuleren fietsgebruik in combinatie met openbaar vervoer (ketenmobiliteit).

Eén van de hoofdpogaven uit het Coalitieakkoord 2007-2011 'Duurzaam denken, dynamisch doen' is integrale bereikbaarheid. Meer mensen op de fiets draagt bij aan de bereikbaarheid van de provincie en van kernen binnen de provincie. Daarnaast draagt goed fietsbeleid ook bij aan doelstellingen op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid. De provincie Zuid-Holland wil dan ook het fietsgebruik stimuleren. Naast deze directe doelstelling wil de provincie ook de ketenmobiliteit stimuleren en de positie van de fiets daarin versterken. Om dit voor elkaar te krijgen zet de provincie in op een beter fietsnetwerk, is er aandacht voor communicatie en gedrag en wordt geïnvesteerd in stalling- en overstapfaciliteiten.

Voor het fietsnetwerk zijn in het Coalitieakkoord de volgende doelen gesteld:

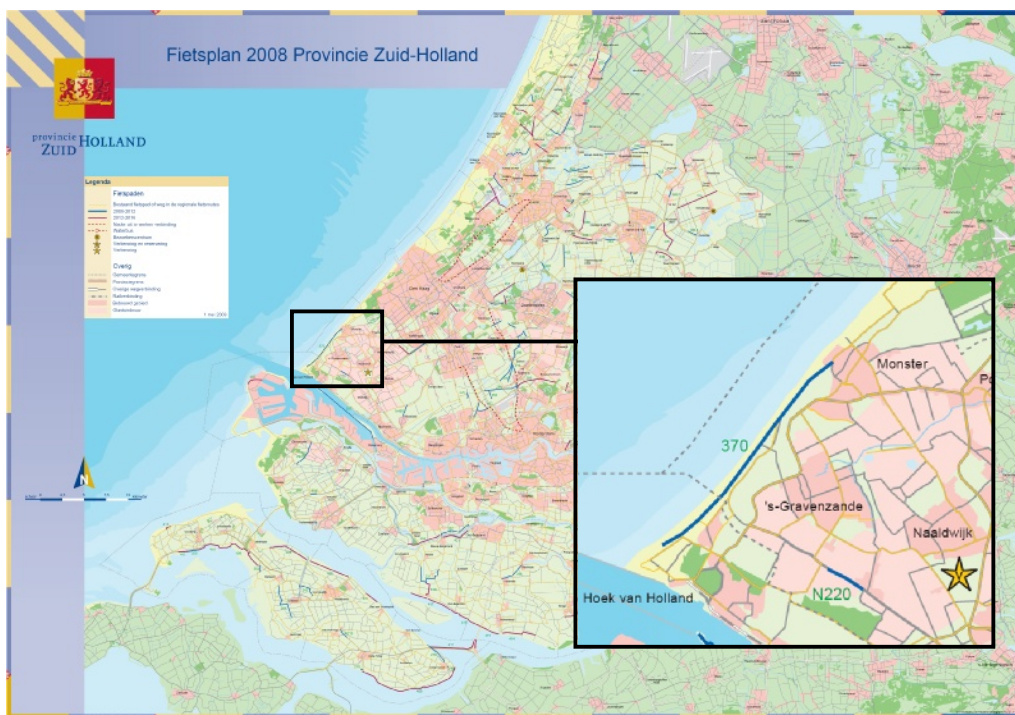
- een stijging in de groei van het fietsverkeer door een uitgebreid fietspadennetwerk;
- minimaal 75 kilometer extra fietspad tussen 2008 en 2012;
- versterking van de recreatieve fietsinfrastructuur tussen stad en recreatieve gebieden; 10% meer ten opzichte van huidig fietspadenplan tussen 2008 en 2012.

Met gerichte communicatie is de provincie voornemens te sturen op het gedrag van (potentiële) fietsers, het gaat hierbij om het aanbieden van (nieuwe) diensten, het verlenen van service en het informeren van (potentiële) fietsers.

Meer en betere stalling- en overstapfaciliteiten in de provincie Zuid-Holland zijn bedoeld om enerzijds de doelstellingen van het fietsbeleid en anderzijds de ambitie uit het Coalitieakkoord over ketenmobiliteit te kunnen waarmaken om tenminste 3.000 fietsenstallingsplaatsen bij openbaarvervoerknooppunten te realiseren.

Het fietspad F370 voorziet in de aanleg van een ontbrekende schakel in het provinciale fietspadennetwerk. Het nieuwe fietspad zal zorgen voor een recreatieve verbinding tussen Hoek van Holland en Kijkduin.

In figuur 4 is het fietspad F370 aangegeven met een blauwe lijn.



Figuur 4: kaart Fietsplan 2008 met ligging tracé F370 tussen Hoek van Holland en Kijkduin

2.3 Gemeentelijk beleid

Algemeen

In Rotterdam zijn er twee typen bestemmingsplannen te onderscheiden het zogenoemde gebiedsbestemmingsplannen en projectbestemmingsplannen. Gebiedsbestemmingsplannen worden opgesteld door de dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting naar aanleiding van een meerjarenplanning. Wanneer een bepaalde ontwikkeling buiten het opstellen van een gebiedsbestemmingsplan valt, kan daar een projectbestemmingsplan voor opgesteld worden, door een initiatiefnemer. Onderhavig bestemmingsplan is een projectbestemmingsplan.

Stadsvisie Rotterdam: Ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030

Vastgesteld op 29 november 2007 door de Rotterdamse gemeenteraad

De Stadsvisie vormt het ruimtelijk kader voor alle investeringen, projecten en plannen die in de stad worden gerealiseerd. De Stadsvisie is een ontwikkelingsstrategie voor de stad Rotterdam, voor de periode tot 2030. De Stadsvisie heeft als missie een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad. Deze missie is uitgewerkt in een aantal kernbeslissingen op de onderwerpen wonen en economie en deze bepalen wat er de komende jaren op deze gebieden gebeurt in de stad. Veel van de kernbeslissingen zullen de komende vijftien jaar worden omgezet in de uitvoering van een aantal (bouw)projecten in de stad, waardoor Rotterdam over ongeveer vijftien jaar inderdaad een sterke economie heeft en aantrekkelijke woongebieden kent, ook voor haar hoogopgeleide bewoners.

Rotterdam kent veel bijzondere plekken, maar het netwerk dat ze verbindt toont gebreken. In de visie wordt ingezet op het verbeteren van verbindingen. Aanvullende routes en verbindingen moeten aangelegd of gecompleteerd worden.

Verkeer- en vervoersplan Rotterdam 2003-2020

Vastgesteld op 18 februari 2003 door de Rotterdamse gemeenteraad

Het verkeer- en vervoersbeleid voor de stad Rotterdam is vastgelegd in het Verkeer- en Vervoersplan Rotterdam 2003- 2020 (VVPR). Het plan beschrijft de noodzakelijke ontwikkelingen in Rotterdam op het gebied van verkeer en vervoer voor de komende 15 tot 20 jaar. Rotterdam is onderdeel van de stedelijke regio die grofweg wordt gevormd door het gebied tussen het stadsgewest Haaglanden, Gouda en de Drechtsteden. Deze Zuidvleugel van de Randstad functioneert steeds meer als een samenhangend gebied van wonen, werken, winkelen en recreëren. Rotterdam heeft de ambitie en potentie om zich te ontwikkelen tot centrum van deze Zuidvleugel. Verkeer en vervoer zijn succesfactoren in het realiseren van onze ambities. Een paar, voor onderhavig bestemmingsplan relevante, uitgangspunten zijn:

- We baseren de vervoersstructuur op de ontwikkeling van stadsleefgebieden;
- De vervoersstructuur versterkt de stad als geheel en de economische centra;
- We verleiden mensen gebruik te maken van de fiets en het openbaar vervoer als ze op meerdere plekken in de stad moeten zijn.

Het RVVP sluit nauw aan op het in 2003 vastgestelde Regionale Verkeer- en vervoersplan 2002-2020. Rotterdam legt het accent op een stapsgewijze invulling van het streefbeeld voor de langere termijn. In uitvoeringsprogramma's zullen projecten op een rij worden gezet voor de huidige en de volgende collegeperiodes.

Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010

Vastgesteld op 22 maart 2001 door de Rotterdamse gemeenteraad.

Het gemeentelijk structuurplan RPR 2010 geeft de gemeente Rotterdam tot 2010 het kader om gericht aan de stad te werken. Het RPR 2010 is een plan voor het bestaand stedelijk gebied van Rotterdam. In het RPR 2010 zijn drie centrale ambities geformuleerd. Ze komen voort uit de beleidsdoelstellingen van de gemeente en uit wensen van bewoners, organisaties en bedrijven die zich hebben uitgesproken over ontwikkeling van de stad. Daarnaast berusten de ambities op een historisch-ruimtelijke schets van Rotterdam en op prognoses over economie, de bevolking, de mobiliteit en de recreatie. De ambities zijn als volgt:

- 'Rotterdam als gevarieerde en aantrekkelijke stad',
- 'Rotterdam als centrum in de zuidvleugel',
- 'Rotterdam als Europese stad met een wereldhaven'.

De drie ambities zijn de toetsstenen voor vijf sectorale wensbeelden: 'de woonstad', 'de ondernemende stad', 'de recreatieve stad', 'de mobiele stad' en 'de blauwe stad'. Voor deze vijf sectoren is vastgesteld wat voor 2010 de gewenste hoofdstructuur is, wat de belangrijkste projecten zijn en welke ruimteclaims daarmee gemoeid zijn.

Beleidsnota Archeologie 2008-2011, Archeologische Waarden- en Beleidskaart (AWK), lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), Archeologieverordening Rotterdam

Vastgesteld op 17 juli 2008 door de Rotterdamse Gemeenteraad, vastgesteld op 31 januari 2006 en vastgesteld op 29 september 2009 door de Burgemeester en Wethouders van Rotterdam, vastgesteld op 5 november 2009 door de Rotterdamse Gemeenteraad

In 1992 hebben de Ministers van Cultuur van de bij de Raad van Europa aangesloten landen te Valletta (Malta) het Europese Verdrag betreffende de bescherming van het Archeologisch Erfgoed ondertekend. Met het Verdrag van Malta is het streven vastgelegd naar onder meer:

- het behoud van het archeologisch bodemarchief ter plaatse (in situ);
- het documenteren van het archeologisch bodemarchief, indien behoud niet mogelijk blijkt;
- het vroegtijdig en volwaardig betrekken van de archeologie bij ontwikkelingen op het gebied van de ruimtelijke ordening;
- het verbreden van het draagvlak voor de archeologie;
- het toepassen van het beginsel 'de verstoorder betaalt'.

De afspraken van Malta zijn verwerkt in de Wet op de archeologische monumentenzorg, die op 1 september 2007 in werking is getreden. Het zwaartepunt van het archeologiebeleid is bij gemeenten komen te liggen. In bestemmingsplannen, alsmede ten behoeve van aanlegvergunningen en bouwvergunningen, moeten gemeenten aangeven welke archeologische waarden in het geding zijn en daarmee rekening houden bij de ruimtelijke ordeningsprocessen. Rotterdam draagt sinds 1960 zorg voor het eigen archeologisch erfgoed en is in het bezit van een door het rijk verleende opgravingsbevoegdheid.

Het doel van het Rotterdamse archeologiebeleid is:

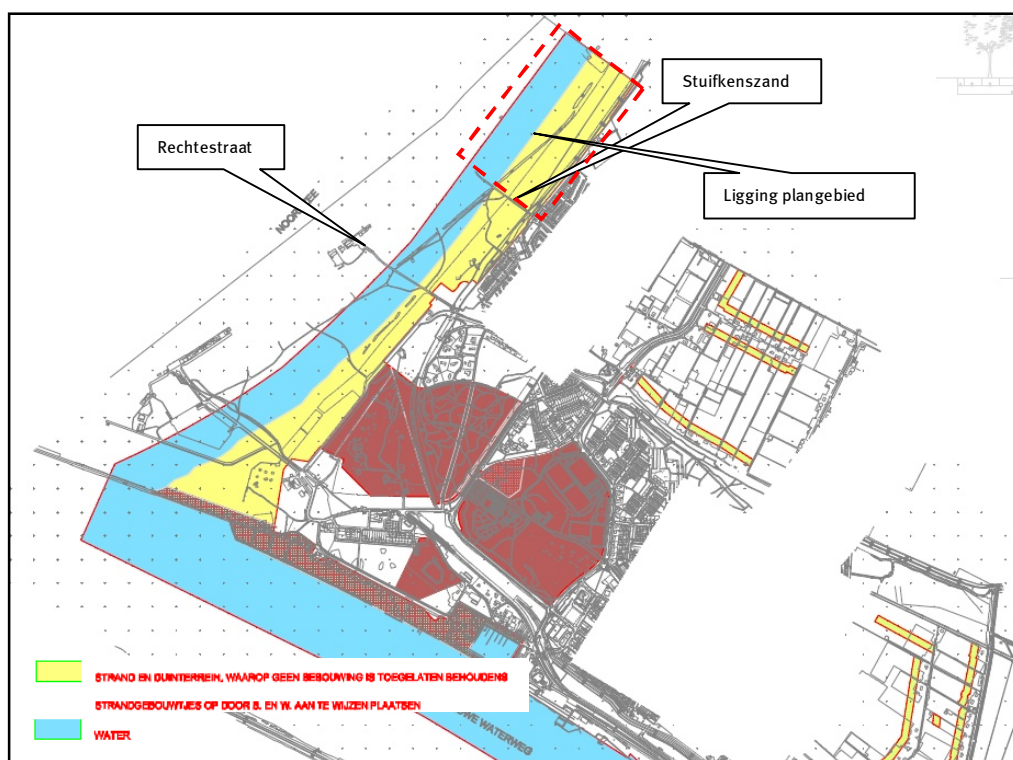
- te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem;
- te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is;
- te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden.

De gemeente Rotterdam bezit een vastgestelde Archeologische Waarden- en Beleidskaart (AWK), een vastgestelde Beleidsnota Archeologie 2008-2011 en een vastgestelde lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), die opgenomen zijn in de eveneens vastgestelde Archeologieverordening Rotterdam. Genoemde beleidsinstrumenten moeten een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen.

In paragraaf 6.7 zijn de gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling op het gebied van archeologie beschreven.

Bestemmingsplan

Het fietspad binnen de deelgemeente Hoek van Holland loopt van de Badweg in Hoek van Holland in het zuiden tot de gemeentegrens in het noorden. Binnen dit gebied geldt grotendeels het 'Uitbreidingsplan in Hoofdzaak' van de deelgemeente Hoek van Holland (vastgesteld door de gemeenteraad op 9 september 1948 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 4 oktober 1949). Binnen dit plan zijn de gronden van het voorkeurstracé aangewezen als 'Strand en duinterrein, waarop geen bebouwing is toegelaten behoudens strandgebouwtjes op door B en W aan te wijzen plaatsen' en 'Water'. Een fietspad is strijdig met deze bestemmingen. In figuur 5 is de ligging van het plangebied voor het fiets-, voet- en ruiterspad geprojecteerd op de plankaart van het Uitbreidingsplan.



Figuur 5: kaart 'Uitbreidingsplan in Hoofdzaak' met ligging tracé F370 (rode stippellijn)

2.4 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in overeenstemming met het ruimtelijke beleid van het Rijk, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam. Met het fietspad F370 alsmede het voet- en ruiterpad wordt een ontbrekende schakel toegevoegd aan het routenetwerk langs de gehele Nederlandse kust, waarbij tevens passend wordt aangesloten op al bestaande fietsverbindingen. Het fietspad wordt waar mogelijk gesitueerd op de overgang van bestaand duingebied naar nieuw duingebied, waarbij de verwachting is dat hiermee zo weinig mogelijk verstoring plaatsvindt van ecologische waarden. Voorstel is een pad dat zich, aanpassend aan reliëfverschillen, door het duinlandschap slingert.

3 Beschrijving van het plangebied

3.1 Ontstaansgeschiedenis

Hoek van Holland is een dorp in het uiterste zuidwesten van de gemeente Rotterdam. De kern heeft zich na de tweede wereldoorlog ontwikkeld als badplaats. Het plangebied is gelegen in de Van Dixhoorndriehoek. Dit is het gebied tussen de oude boulevard van Hoek van Holland en het strand. In de jaren zeventig is het gebied ontstaan door opspuiting van zand uit de vaargeul uit de Maasvlaktehavens, de Noordzee en de Maasgeul (Eurogeul). Ook bij het aanleggen van strekdammen kwam veel zand vrij dat opgespoten is. Hierdoor ontstonden vochtige duinvalleien waar bloemen en planten groeien.

3.2 Huidig gebruik

De duinen moeten in de eerste plaats voorkomen dat West-Nederland onderstroomt. De primaire functie van de duinen is de bescherming van het achterland tegen de zee. De primaire zeewering, de buitenduinen, is het kwetsbaarste deel van de duinen omdat de wind en soms de zee hier vrij spel hebben en er weinig wil groeien. De bescherming wordt 'kunstmatig' bewerkstelligd door het planten van helmgras of door rijen dicht bijeen staande boomtakken en riet. Het hoogheemraadschap, als beheerder, stelt hoge eisen aan het waterstaatkundig functioneren van de primaire zeewering.

Naast een beschermende functie hebben de duinen nog een andere belangrijke functie, namelijk die van drinkwaterwinning. Het waterwingebied behoort echter niet tot het plangebied. In de 20^{ste} eeuw nam de interesse voor het kustgebied als ontspanningsgebied toe. In de jaren '20 verschenen in de duinen zodoende fiets- en wandelpaden. Eerst ging het om kleine aantallen recreanten, maar vanaf de jaren '50 is het (dag)toerisme op gang gekomen. Naast het strand kwamen ook de duinen in de belangstelling.

Natuur en recreatie hoeven geen vijanden van elkaar te zijn. Vele vormen van recreatie, zoals wandelen en fietsen, zijn goed in te passen in het kwetsbare duingebied, als men zich maar aan de regels houdt. Door een goede inrichting van natuurgebieden is er ruimte voor zowel planten en dieren om te leven als voor de mensen om van die natuur te genieten. Het zoneren van natuurgebieden is een goede methode om dit voor elkaar te krijgen. In sommige delen veel fiets- en wandelpaden waar veel mensen komen. In andere delen weinig of geen fiets- en wandelpaden of soms alleen maar zandpaden. Hier komen geen of maar weinig mensen en is er voldoende rust voor planten en dieren. Op deze wijze kunnen fietsers en wandelaars de natuur in de duinen ten volle beleven zonder de natuur al te veel te verstoren.

Zeewering Delflandse kust

De Delflandse kust is een van de 'zwakke schakels' in de Nederlandse zeewering. Deze smalle kustgebieden zijn in de toekomst niet sterk genoeg om het achterland te beschermen tegen de stijgende zeespiegel.

De Delflandse kust is ongeveer vijftien kilometer lang en loopt vanaf de zuidelijke havendam van Scheveningen tot aan Hoek van Holland. De kust is nú veilig, maar niet op lange termijn. Om ook over vijftig jaar de stijgende zeespiegel en de krachtigere golven te weerstaan, wordt de Delflandse kust versterkt. Dit wordt gedaan door extra duinen aan te leggen aan de zeezijde van de bestaande duinen en het strand breder te maken. De werkzaamheden vinden plaats tot eind 2011. Allereerst is tussen 's-Gravenzande en Hoek van Holland het duincompensatieproject PKB-PMR aangelegd.

Tussen de strandslagen Vlughtenburg en Stuifkenszand (grotendeels op grondgebied van Hoek van Holland en deels op grondgebied van Westland) wordt het deel van de Van Dixhoorndriehoek heringericht. Onderdeel van de herinrichting vormt de realisatie van de padenbundel die met onderhavig plan wordt mogelijk gemaakt.



4 Planbeschrijving

4.1 Inleiding

Binnen de gemeentegrens van Hoek van Holland wil de provincie het noordelijkste deel van de Van Dixhoorndriehoek herinrichten, zodat de bijzondere natuur meer kansen krijgt. Het gebied is, afgezien van de hoofdwaterkering aan de landzijde net als de andere delen van de Van Dixhoorndriehoek geheel toegankelijk voor uiteenlopende groepen bezoekers. Buiten de beide strandslagen is een ruiterspad in de lengte van het gebied de enige formeel daartoe ingerichte recreatieve voorziening. Aan de landzijde is op een dijklichaam tegen de binnenduinen, buiten het eigenlijke duingebied, een vrij smal fietspad aanwezig. Beide zullen in het kader van de herinrichting worden verlegd.

Binnen de Van Dixhoorndriehoek worden een *fietspad (asfalt)*, een *wandelpad (schelpen)* en *ruiterspad (gebiedseigen zand)* aangelegd. Na aanleg wil de provincie het fiets- en wandelpad in beheer overdragen aan Groenservice Zuid Holland (GZH) inclusief bermen en rasters.

Het duingebied is hier in de afgelopen decennia snel dichtgegroeid met vrijwel gesloten duindoornstruwelen. Aan de zeezijde is nog een zone met witte duinen aanwezig, in het zuidelijk deel enkele kleine stukken zeer matig ontwikkelde grijze duinen kalkrijk. Voor het overige zijn er als gevolg van overbetreding flinke oppervlakken kaal zand en wilde paden en droge duinruigten aanwezig. Door het ontbreken van een goed ontwikkelde zone van droge duingraslanden die aansluit op de duinen ten noorden van strandslag Vlugtenburg is de ecologische samenhang met andere duingebieden voor planten- en diersoorten van dit belangrijke habitattype met een beperkte verspreidingscapaciteit slecht te noemen.

4.2 Doelstelling

Het doel van de herinrichting is het optimaliseren van het duingebied tussen de strandslagen Vlugtenburg en Stuifkenszand voor natuur en voor recreatie. Voor natuur is grote winst te behalen door een forse uitbreiding van het oppervlak en de kwaliteit van de grijze duinen kalkrijk door beëindiging van overbetreding, terugdringen van het areaal duindoornstruwelen en intensivering van het beheer. Ook dient de verstoring van (broed)vogels en andere dieren, waaronder de zandhagedis, sterk te worden verminderd. Voor recreanten wordt de kwaliteit van het gebied sterk verbeterd door het aanleggen van goede en comfortabele fiets-, wandel- en ruiterspaden en het creëren van een goede aansluiting op de nu via het duin vrijwel onbereikbare strandslag Vlugtenburg. Tevens wordt door de natuurherstelmaatregelen de landschappelijke kwaliteit sterk verbeterd. Hierdoor ontstaat meer openheid en landschappelijke afwisseling en zal de 'verrommelde' aanblik verdwijnen. Ook de introductie van begrazing met runderen en/of paarden (veilig achter rasters) zal voor veel mensen bijdragen aan de aantrekkelijkheid van het dit stuk duingebied.

De basisgedachte van dit project is dat door integrale herinrichting een win-winsituatie kan worden gerealiseerd, waarbij ondanks de aanleg van nieuwe paden ook een duidelijke netto winst voor natuur kan worden bereikt door omvormen van

zowel kaal zand en ruigten als van duindoornstruwelen naar grijze duinen en door een verbetering van de situatie voor verstoringgevoelige fauna.

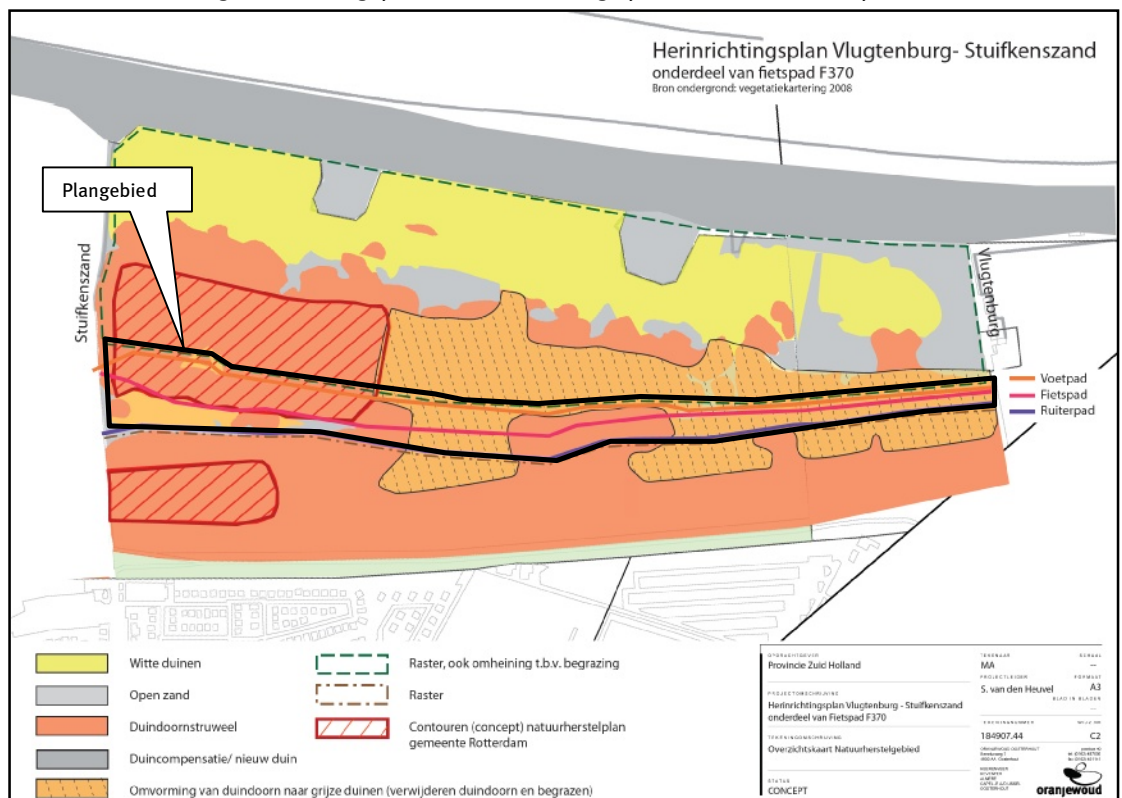
Deze benadering is tussen Kijkduin en strandslag Stuifkenszand alleen toepasbaar in dit deelgebied omdat de recreatie hier op dit moment vrijwel niet gereguleerd is en een goed natuurbeheer ontbreekt. Er is dus veel te verbeteren.

4.3 Herinrichtingsmaatregelen

De belangrijkste onderdelen van de herinrichting van het gebied tussen de strandslagen Stuifkenszand en Vlugtenburg zijn:

- aanleg van een nieuw verhard fietspad Stuifkenszand-Vlugtenburg; circa 900 meter via bestaand ruiterspad (650 meter) en bestaand onverhard wandelpad (250 meter). Ter hoogte van Stuifkenszand sluit dit tracé aan op het al bestaande fietspad in het buitenduin van de Van Dixhoorndriehoek richting de Badweg;
- aanleg en formaliseren halfverhard wandelpad Stuifkenszand-Vlugtenburg, circa 900 meter via bestaand onverhard 'wild' wandelpad (650 meter) en via een nieuw tracé door duindoornstruwelen (250 meter);
- handhaven zuidelijk deel huidig ruiterspad (250 meter) en verleggen resterende deel tot strandslag Vlugtenburg naar een nieuwe route door duindoornstruwelen (700 meter);
- beëindigen vrije toegang van het duingebied door aanpassen en handhaven van de toegangsvoorwaarden, waarbij betreding alleen is toegestaan op (half)verharde paden. Veel wilde paden en kale plekken zullen hierdoor spontaan begroeid raken met natuurlijke duinvegetaties;
- uitvoeren natuurherstelprojecten.

Onderhavig bestemmingsplan heeft betrekking op de realisatie van de padenbundel.



Figuur 6: herinrichtingsplan Vlugtenburg - Stuifkenszand met ligging plangebied

4.4 Juridische planbeschrijving

Voorliggend bestemmingsplan bestaat uit een geografische plaatsbepaling (verbeelding), regels en een toelichting. De geografische plaatsbepaling en de regels vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide onderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Het bestemmingsplan is opgesteld conform het (wettelijke) model Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) versie 2008. Hierdoor is het plan geschikt voor interactieve uitwisseling via het Informatie Model Ruimtelijke Ordening (IMRO) 2008. De toelichting heeft in beginsel geen rechtskracht. Niettemin vormt zij een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het plan ten grondslag liggen. Daarbij is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

Regels

Conform bovengenoemde landelijke standaard zijn de regels ondergebracht in vier hoofdstukken. Daarbij dient een vaste volgorde te worden aangehouden:

- Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Hierin worden de gebruikte begrippen en de wijze van meten uiteengezet, om een eenduidige interpretatie en toepassing van de overige, meer inhoudelijke regels en de verbeelding te waarborgen.
- Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingsregels, voor de bestemming 'natuur'. De keuze voor een natuur-bestemming hangt samen met het primaire doel van de duinen. Deze hebben voornamelijk natuurlijke en landschappelijke waarden. Binnen de natuurbestemming is de padenbundel toegestaan.
- Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels, te weten een antidubbeltelregel. De antidubbeltelregel is opgenomen om misbruik van de bouwregels te voorkomen. Hierin is bepaald dat gronden die al eens als berekeningsgrondslag voor een omgevingsvergunning voor bouwen hebben gediend, niet nogmaals als zodanig kunnen dienen.
- Hoofdstuk 4 bevat de overgangs- en slotregels. Hierin is het overangsrecht geregeld alsmede de citeertitel en het vaststellingsdictum.

5 Water

5.1 Beleidskader

5.1.1 *Rijksbeleid*

Het rijksbeleid op het gebied van water is vastgelegd in de Nota Ruimte (2004). De doelstellingen voor het ruimtelijk beleid die hieruit voortkomen omvatten: borging van veiligheid tegen overstromingen, voorkoming van wateroverlast en watertekorten en verbetering van water- en bodemkwaliteit. Daarnaast hecht het rijk bij de uitvoering van het ruimtelijk beleid grote betekenis aan de borging en ontwikkeling van natuurwaarden, de ontwikkeling van landschappelijke kwaliteit en van bijzondere, ook internationaal erkende, landschappelijke cultuurhistorische waarden. In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) van 2 juli 2003 zijn de taken en verantwoordelijkheden van gemeenten, waterschappen, zowel qua inhoud als qua financiering, beschreven en is een werknorm voor de kans dat het oppervlaktewater het niveau van het maaiveld overschrijdt (o.a. in bebouwd gebied) vastgelegd. Daarnaast is sinds 1 november 2003 de watertoets wettelijk verplicht voor streekplannen, streekplanuitwerkingen, regionale en gemeentelijke structuurplannen, bestemmingsplannen en projectbesluiten. De wijziging op het Besluit Ruimtelijke Ordening (Bro) per 1 november 2003 regelt vooral een verplichte waterparagraaf in de toelichting bij de genoemde ruimtelijke plannen en een uitbreiding van het wettelijk vooroverleg. Sinds eind 2000 is ook de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. Die richtlijn moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2015 op orde is.

5.1.2 *Provinciaal beleid*

Het Provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010-2015 (11 november 2009 vastgesteld door Provinciale Staten van Zuid-Holland) bevat de hoofdlijnen van het provinciaal waterbeleid voor deze periode. Het plan komt in plaats van het waterbeleid zoals is vastgelegd in het beleidsplan Groen, Water en Milieu (2006). Het provinciaal waterplan vervangt tevens het Grondwaterplan 2007-2013 en beschrijft dus ook het strategische grondwaterbeleid voor Zuid-Holland. De provinciale rol in het waterveld spitst zich toe op kaderstelling en toezicht. Voorts stelt de Provincie Zuid-Holland in haar nota 'Regels voor Ruimte' het opnemen van een waterparagraaf in een bestemmingsplan verplicht en heeft zij als richtlijn 10% oppervlaktewater in bebouwd gebied geformuleerd, mits er geen overeenstemming met de waterbeheerder wordt bereikt. Is er wel overeenstemming tussen de gemeente en de waterbeheerder over het percentage te realiseren oppervlaktewater, dan gaat de provincie hiermee akkoord. Dit betekent dat zowel percentages beneden als boven de 10% kunnen worden afgesproken. Daarnaast dient te worden aangehaakt bij de trits vasthouden - bergen - afvoeren. Om een goede waterkwaliteit te bevorderen dient te worden aangesloten bij een andere trits uit het nationaal beleid, te weten de trits schoonhouden - scheiden - zuiveren. In de deelstroomgebiedsvisies is voor Rotterdam de opgave het ontwikkelen van een duurzaam stedelijk waterbeheer.

5.1.3 Regionaal beleid

De gemeenteraad van Rotterdam heeft op 18 september 2007 het Waterplan 2 Rotterdam vastgesteld. Het Waterplan 2 is een gezamenlijk en integraal product van alle waterbeheerders in de regio. In het Waterplan 2 staat in hoofdlijnen beschreven hoe de gemeente Rotterdam en de waterschappen de komende tijd willen omgaan met het water in de stad. Hierbij wordt met name gekeken naar drie cruciale ontwikkelingen:

- Een hogere waterstand door de stijging van de zeespiegel. In buitendijkse gebieden ontstaan risico's op overstromingen. Versterking van waterkeringen is onvermijdelijk;
- Wateroverlast door toenemende neerslag. Door klimaatsverandering kan er in korte tijd veel neerslag vallen. Om dat water te verwerken is opvang en berging nodig;
- Strengere eisen aan de kwaliteit van het water. Rotterdam wil een aantrekkelijke waterstad zijn, met schoon, helder en planrijk water. De stad moet bovendien voldoen aan de eisen uit de Europese Kaderrichtlijn Water. Er worden voor alle wateren in de stad kwaliteitsbeelden opgesteld volgens die eisen.

Een onderdeel van het Waterplan 2 Rotterdam is het uitvoeringsprogramma 2007-2012. Hierin staat welke projecten in de komende 5 jaar worden uitgevoerd en welke projecten worden voorbereid voor uitvoering na 2012. Het Waterplan 2 biedt tevens een perspectief voor Rotterdam als waterstad in 2030.

5.2 Samenwerking met de waterbeheerder

De gemeente Rotterdam werkt in overleg met alle betrokken waterbeheerders aan een gemeenschappelijke procedurele en inhoudelijke invulling van de Watertoets en de waterparagraaf. Conform de Watertoets heeft de gemeente in algemene zin overleg gevoerd met de waterbeheerders.

Met de komst van de Waterwet worden watersystemen als geheel bekeken en niet langer sectoraal. De Waterwet sluit goed aan op de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro), waardoor de relatie met het ruimtelijke omgevingsbeleid wordt versterkt. Deze nieuwe wet vormt de grondslag voor een complete regeling van het integraal waterbeheer. Zowel het afwegingskader, het instrumentarium als de procedures zijn in één wet te vinden. De Waterwet heeft een achttal bestaande wetten op het terrein van het waterbeheer vervangen. Ook de waterbodemregeling van de Wet bodembescherming is hierin geïntegreerd. Nieuwe elementen zijn de versterkte relatie tussen waterbeheer en ruimtelijke ordening, de normering voor (regen)wateroverlast, de wettelijke verankering van de verdringingsreeks, de regeling voor bergingsgebieden, de leggerplicht, de rol van waterschappen bij het grondwaterbeheer en de integrale watervergunning.

Omdat het voorkeurstracé een ontwikkeling is binnen de keurzone (kern- en beschermingszone) is Vergunningen & Handhaving, Keurbeheer van Delfland nauw betrokken geweest. Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft de beperkingen, mogelijkheden en randvoorwaarden aangegeven. Voor de daadwerkelijke realisatie is een watervergunning nodig, waartoe de voormalige keurvergunning behoort. Daarbij kan gevraagd worden om een technisch onderzoek naar de effecten op het waterkerend vermogen en onderhoud van de kering. De procedure waarin Delfland vergunning verleent, staat formeel los van de watertoets. Het hoogheemraadschap zal de aanvraag toetsen aan de doelstellingen van artikel 2.1 van de Waterwet.

Vanwege de geuite bezwaren door de natuurorganisaties op de aanleg van de F370 door het duingebied, zal het hoogheemraadschap eerst een ontwerpbesluit bekend maken. Voor het verlenen van de aanlegvergunning is een watertoets noodzakelijk. Tijdens het opstellen van de tracénota is het Hoogheemraadschap van Delfland betrokken geweest bij het bepalen van het voorkeurstracé. Doordat de verharding van het fietspad bestaat uit elementen en geen opvang van hemelwater plaatsvindt, waardoor het hemelwater in de bodem kan infiltreren, worden geen effecten verwacht op de kwaliteit en kwantiteit van oppervlakte of grondwater. De gemeente zal voor het verlenen van de aanlegvergunning het hoogheemraadschap deze uitkomsten meedelen.

6 Milieu

Dit hoofdstuk beschrijft de (milieu)aspecten die van invloed kunnen zijn op de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied.

6.1 Milieuzonering

Normstelling en beleid

Vanuit milieuoogpunt kan een bepaalde afstand tussen een milieubelastende activiteit en een milieugevoelig object noodzakelijk zijn. Deze afstand dient dan bijvoorbeeld om ter plaatse van een kwetsbaar object, zoals woningen, een aanvaardbaar geur-, geluid- of veiligheidsniveau te realiseren. Deze afstand wordt een milieuzonering genoemd. Een milieuzonering vormt het indirecte ruimtegebruik van een milieubelastende activiteit. In de uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' van de Vereniging Nederlandse Gemeenten zijn richtafstanden opgenomen, waarmee rekening moet worden gehouden ten opzichte van gevoelige functies.

Conclusie

Omdat een fietspad geen milieugevoelig object is, is in het kader van milieuzonering geen nadere toetsing noodzakelijk.

6.2 Geluid

Normstelling en beleid

Geluid is één van de factoren die de beleving van de leefomgeving in belangrijke mate bepalen. Door de toename van het verkeer en de bedrijvigheid kan de omgeving in steeds sterkere mate belast worden met geluid.

De Wet geluidhinder, de Luchtvaartwet en de Wet milieubeheer zijn in het kader van geluidhinder van belang.

Bij nieuwe ontwikkelingen van geluidgevoelige bestemmingen of geluidproducerende bronnen dient de geluidssituatie in beeld gebracht te worden. Daarbij kunnen de volgende bronnen van geluid van belang zijn, wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï, industrielawaaï en vliegtuiglawaaï.

Conclusie

Binnen het plangebied zijn geen nieuwe geluidgevoelige objecten of geluidproducerende bronnen gepland. Hierdoor hoeft er geen akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden en kan worden geconcludeerd dat de Wet geluidhinder, de Luchtvaartwet en de Wet milieubeheer de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg staan.

6.3 Luchtkwaliteit

Normstelling en beleid

Door de uitstoot van uitlaatgassen door onder andere de industrie en het verkeer komen schadelijke stoffen in de lucht. Vooral langs drukke wegen kunnen de concentraties van verschillende stoffen zo hoog zijn dat deze de gezondheid kunnen aantasten.

Om te voorkomen dat de gezondheid wordt aangetast door luchtverontreiniging dient bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden te worden met de luchtkwaliteit ter plaatse.

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in hoofdstuk vijf (luchtkwaliteitseisen) van de Wet milieubeheer (Wm). In dit hoofdstuk heeft Nederland de Europese kaderrichtlijn (1996/62/EG), de eerste dochterrichtlijn (1999/30/EG) en de tweede dochterrichtlijn (2000/69/EG) geïmplementeerd in nationale wetgeving. Het doel is het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. De implementatie van de kaderrichtlijn en dochterrichtlijnen is primair gericht op het voorkomen van effecten op de gezondheid van mensen. De grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM_{10}), lood, koolmonoxide en benzeen geven het kwaliteitsniveau van de buitenlucht aan, dat op een gegeven tijdstip moet zijn bereikt.

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Voor de periode tussen het inwerkingtreden van het besluit en het verlenen van derogatie door de EU is het begrip 'niet in betekenende mate' gedefinieerd als 1% van de grenswaarde voor NO_2 en PM_{10} . In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Conclusie

Er worden met onderhavig bestemmingsplan geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die de luchtkwaliteit beïnvloeden. De ontwikkeling valt onder de regeling NIBM.

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het onderhavig bestemmingsplan.

6.4 Bodem

Normstelling en beleid

De tijd dat elke vervuiling moest worden aangepakt ligt achter ons. Het belangrijkste criterium hierbij is of de vervuiling zodanig is dat er sprake is van risico's voor gezondheid of milieu. Milieurisico's (verspreiding en ecologie) komen wel voor, maar meestal gaat het erom dat eventuele vervuilingen afstemming vereisen met bepaalde ontwikkelingen. Op dit moment is er sprake van een omslag van saneren naar beheren en hoeven alleen de zogeheten 'ernstige vervuilingen' in meer of mindere mate aangepakt te worden. De maatregelen worden daarbij afgestemd op de functie.

Het nationale bodembeleid is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Het doel van de Wbb is om te voorkomen dat nieuwe gevallen van bodemverontreinigingen ontstaan. Voor bestaande bodemverontreinigingen is aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering moet plaatsvinden. Hierbij dient de bodemkwaliteit tenminste geschikt te worden gemaakt voor de functie die erop voorzien is, waarbij verspreiding van verontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Het beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit.

Conclusie

In het kader van onderhavig plangebied is het van belang of op een locatie in het verleden bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden en zo ja, welke invloed deze activiteiten hebben gehad op de bodemkwaliteit.

Vanwege de toekomstige functie van het projectgebied als fietsverbinding zullen geen mensen langer dan 5 uur aanwezig zijn en is aanvullend bodemonderzoek niet noodzakelijk. Vanuit het aspect bodemkwaliteit zijn voor onderhavig bestemmingsplan geen beperkingen.

6.5 Externe veiligheid

Normstelling en beleid

Sinds 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van kracht. In het externe veiligheidsbeleid wordt doorgaans onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Conclusie

Een fietspad is geen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object vanuit het Bevi. Daarom hoeft in het kader van onderhavig bestemmingsplan geen rekening te worden gehouden met de normen op basis van het Bevi.

Vanuit het aspect externe veiligheid zijn voor onderhavig bestemmingsplan geen beperkingen.

6.6 Flora en Fauna

Als onderdeel van het bestemmingsplan zijn de effecten van het voorkeustracé op de aanwezige beschermde habitats en soorten en op aanwezige natuurwaarden in algemene zin berekend (zie 'Tracénota fietspad 370 Kijkduin - Hoek van Holland - Deelstudie Natuur, 2010). In het onderzoek naar de natuuraspecten van Fietspad 370 zijn de resultaten van bestaande en nieuwe onderzoeken van de flora en fauna in het studiegebied en de berekening van het voorkeustracé opgenomen. Onderstaand wordt ingegaan op de effecten vanuit de Natuurbeschermingswet / Natura 2000-doelen, Natuurbeschermingswet / BN-doelen (beschermde natuurmonument), Flora- en faunawet en Ecologische hoofdstructuur (EHS). De beschrijving geldt voor het gehele tracé, maar is daarmee tevens relevant voor het plangebied.

Normstelling en beleid

Natuur en groen wordt over het algemeen positief gewaardeerd. Zowel in als buiten de stad vertoeven veel mensen in hun vrije tijd graag in de bossen en de parken in en rond de stad. De aanwezigheid van voldoende groen op een bereikbare afstand bepaalt voor een belangrijk deel de leefbaarheid van een woongebied. Ook de aanwezigheid van dieren, bijvoorbeeld vogels, in de stad wordt over het algemeen als positief ervaren. De aanwezigheid van voedsel-, nest- en rustgebied is voor deze dieren van essentieel belang.

Natuurbeschermingswet 1998

Uit een oogpunt van gebiedsbescherming is de Natuurbeschermingswet 1998, die op 1 oktober 2005 in werking is getreden, van belang. Deze wet onderscheidt drie soorten gebieden, te weten:

- a. door de (voormalige) minister van LNV aangewezen gebieden, zoals bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- b. door de (voormalige) minister van LNV aangewezen beschermde natuurmonumenten;
- c. door Gedeputeerde Staten aangewezen beschermde landschapsgezichten.

De wet bevat een zwaar beschermingsregime voor de onder a en b bedoelde gebieden (in de vorm van verboden voor allerlei handelingen, behoudens vergunning van Gedeputeerde Staten of de (voormalige) minister van LNV).

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Natuurbeschermingswet 1998 de uitvoering van het project niet in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning ingevolge de Natuurbeschermingswet 1998 zal kunnen worden verkregen.

Ecologische Hoofdstructuur

De Nota Ruimte geeft het beleidskader voor de duurzame ontwikkeling en een verantwoord toekomstig grondgebruik in de vorm van onder andere de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones.

Flora- en faunawet

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Deze wet regelt de bescherming van wilde dier- en plantensoorten. In de wet zijn de voormalige Jacht- en Vogelwet opgenomen, alsmede de soortbeschermingsparagrafen uit de Natuurbeschermingswet. Tevens is een deel van de verplichtingen op grond van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn opgenomen. De Flora- en faunawet verbiedt om dieren te doden of hun rust- of verblijfplaats te verstoren. Ook legt de wet de zorgplicht van de burger voor de flora en fauna vast. Er zijn vrijstellingsbepalingen, onder andere in verband met de jacht en de schadebestrijding. Afwijkingen van de verbodsbepalingen zijn mogelijk indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Natuurbeschermingswet/Natura 2000-doelen

Witte duinen

Er gaat circa 0,1 hectare Witte duinen verloren door de aanleg van Fietspad 370. Daarnaast is op kleine schaal sprake van extra verstoring van twee typische soorten, graspieper en zandhagedis. Het oppervlakteverlies betreft circa 0,2% van het huidige areaal van 53 hectare in het N2000-gebied als geheel. Door ontwikkelingen als gevolg van andere projecten, de aanleg van het Duincompensatieproject PMR, de versterking van de Delflandse kust en de aanleg van de Zandmotor wordt een sterke toename van het totale areaal Witte duinen verwacht. Ook het biotoop van genoemde typische soorten zal fors groter worden. Vanwege de relatief geringe omvang van het verwachte verlies, de toename van het areaal als gevolg van andere projecten en de doelstelling 'behoud oppervlak en kwaliteit' is het effect van de F370 niet significant. Omdat wel sprake is van een effect dient een Nb-wetvergunning te worden aangevraagd. Verwacht wordt dat deze zal worden verleend.

Grijze duinen kalkrijk

Het oppervlak Grijze duinen kalkrijk neemt met ruim 8,7 hectare toe. Ook de typische soorten van het habitatype zullen hierdoor navenant toenemen. Door de voorgenomen integrale herinrichting van de noordelijke punt van de Van Dixhoordriehoek (plangebied) wordt een substantieel deel van de op grond van de instandhoudingsdoelstellingen vereiste uitbreiding van het oppervlak Grijze duinen kalkrijk gerealiseerd. Geringe afname van oppervlak en kwaliteit elders valt hierbij in het niet. Voor dit habitatype leidt het project tot een substantiële uitbreiding van het oppervlak, waardoor een deel van de uitbreidingsdoelstelling wordt gerealiseerd. Omdat bij de uitbreiding Duindoornstruwelen verloren gaat, is hiervoor een Nb-wetvergunning noodzakelijk.

Duindoornstruwelen

Circa 9,5 hectare Duindoornstruwelen gaat verloren. Dit is het gevolg van de voorgenomen integrale herinrichting van het noordelijk deel van de Van Dixhoordriehoek (plangebied) waarbij op grote schaal duindoornstruweel wordt omgevormd tot Grijze duinen kalkrijk. Dit past in de instandhoudingsdoelstelling - zoals deze bij de definitieve aanwijzing zal worden geformuleerd - waarbij het oppervlak Duindoornstruweel kan afnemen 'ten gunste van uitbreiding van Grijze duinen. Daarnaast is sprake van een zeer gering verlies (< 0,01% van het areaal) door aanleg van Fietspad 370 en een geringe verstoring van enkele typische broedvogelsoorten.

Omdat de afname van het oppervlak Duindoornstruwelen ten gunste van Grijze duinen kalkrijk bijdraagt aan het realiseren van de instandhoudingsdoelen en de negatieve invloeden voor het overige gering zijn, is geen sprake van een significant effect. Omdat de omvorming niet gebeurt in het kader van het Natura 2000 Beheerplan is hiervoor een Nb-wetvergunning noodzakelijk. Verwacht wordt dat deze zal worden verleend.

Overige (sub)habitats met een instandhoudingsdoel

Negatieve effecten op de overige habitats, waarvoor in Solleveld & Kapittelduinen een instandhoudingsdoelstelling geldt, kunnen worden uitgesloten. Dit betreft Grijze duinen kalkarm, Duinheide met struikhei, Duinbossen droog, Duinbossen binnenduintrand en Vochtige duinvalleien kalkrijk.

Nauwe korfslak

Uitgangspunt is dat effecten op de kleine populatie nauwe korfslak ten zuiden van Ter Heijde (geen onderdeel plangebied) geheel kunnen worden vermeden door het tracé bij de verdere detaillering hiervoor aan te passen. Nader onderzoek en verdere toetsing (op basis van het uitgewerkte tracé) is hiervoor noodzakelijk.

Verwacht wordt dat hierdoor geen sprake zal zijn van negatieve effecten op de nauwe korfslak. In dat geval is hiervoor geen Nb-wet-vergunning noodzakelijk.

Natuurbeschermingswet/BN-doelen

De 'BN-doelen' zoals deze bepaald worden door de eerdere aanwijzing van 'Solleveld en Kapittelduinen' als beschermd natuurmonument overlappen voor een groot deel met de Natura 2000-doelen waarop hierboven reeds is ingegaan. Buiten het N2000-kader ten aanzien van drie aspecten is sprake van aantasting van NB-doelen 'overige duinstruwelen', 'bodemkundige gesteldheid' en 'natuurschoon'. Het gaat daarbij om (zeer) geringe aantastingen. Het verlies aan overige duinstruwelen (circa 0,03 ha) betreft naar schatting ruim minder dan 1% van het totale areaal van dit natuurstype. De aantasting van bodemkundige kenmerken betreft minder dan 0,1% van het totale gebied en ook de invloed op het natuurschoon is gering. Vanwege de geringe omvang van de aantasting van de betreffende BN-doelen en het beperkte belang van deze parameters binnen de doelstellingen voor het N2000-gebied als geheel is de aantasting van BN-doelen niet significant. Daarom hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland besloten om een vergunning ex artikel 16 en 19d van de Natuurbeschermingswet 1998 te verlenen voor de aanleg, aanwezigheid, gebruik en onderhoud van het fietspad F370.

Flora- en faunawet

Er worden geen effecten verwacht die afbreuk doen aan de gunstige staat van instandhouding van soorten beschermd zijn volgens tabel 2 en 3 van de Flora- en faunawet. Effecten kunnen voor een groot deel worden vermeden door toepassen van mitigerende maatregelen. Effecten op blauwe zeedistel (tabel 2) worden zo veel mogelijk beperkt door mitigerende maatregelen. Omdat deze conform de Gedragscode provinciale infrastructuur worden uitgevoerd, is hiervoor geen ontheffing volgens art. 75 Ffw nodig.

Directe negatieve effecten op de tabel 3-soorten zandhagedis en rugstreeppad kunnen vrijwel geheel worden vermeden door mitigerende maatregelen. Omdat voor deze soorten het zwaarste beschermingsregime van toepassing is, dient hiervoor een ontheffing te worden aangevraagd. Omdat de mitigerende maatregelen aansluiten bij de eisen, zoals door het Ministerie van EL&I/Dienst Regelingen worden gesteld, is geen sprake van overtredingen van de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet.

Ecologische hoofdstructuur EHS

De effecten op natuurwaarden en wezenlijke kenmerken van de EHS zijn geheel in beeld gebracht in het kader van Natuurbeschermingswet en Flora- en faunawet. Door de sterke overlap is, met de toetsing aan die juridisch zwaarder wegende kaders, impliciet ook getoetst aan het EHS-beschermingsregime. Omdat in het kader van het compensatiebeginsel EHS ook compensatie van niet significante effecten wenselijk kan zijn, dient hier in principe wel rekening te worden gehouden met het provinciaal compensatiebeginsel.

In het kader van de verdere planvorming rondom de F370 worden bovenstaande aandachtspunten in acht gehouden en acties uitgevoerd. Er bestaan daarmee vanuit de beschreven natuurwetgeving geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied.

6.7 Archeologie

Beleidskader

Rotterdam draagt sinds 1960 zorg voor het eigen archeologisch erfgoed en is in het bezit van een door het rijk verleende opgravingsbevoegdheid. Het doel van de Rotterdamse archeologie is: (1) te zorgen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse in de bodem; (2) te zorgen voor de documentatie van archeologische waarden indien behoud ter plaatse niet mogelijk is; (3) te zorgen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek bereikbaar en kenbaar zijn voor derden.

De gemeente Rotterdam bezit een Archeologische Waardenkaart (AWK) en een vastgestelde lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), die opgenomen zijn in de gemeentelijke archeologieverordening. Genoemde beleidsinstrumenten moeten een tijdige en volwaardige inbreng van archeologische belangen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarborgen. Dit instrumentarium sluit aan op en komt mede voort uit het rijksbeleid en het provinciale beleid dat naar aanleiding van het Europese 'Verdrag van Malta' is ontwikkeld.

Het vaststellen, waarden en documenteren van archeologische waarden vindt binnen de archeologische monumentenzorg gefaseerd plaats. Na een bureauonderzoek kan het nodig zijn een archeologische inventarisatie in het veld uit te voeren. De resultaten van de inventarisatie kunnen vervolgens leiden tot een aanvullend archeologisch onderzoek. De resultaten van laatstgenoemd onderzoek vormen het uitgangspunt bij de keuze om een vindplaats te behouden, op te graven, waarnemingen uit te voeren tijdens het bouwproject of geen verdere stappen te ondernemen.

Archeologische verwachting

Het Bureau Oudheidkundig Onderzoek van Gemeentewerken Rotterdam (BOOR) heeft gekeken naar de eventuele noodzaak van het uitvoeren van een archeologisch (voor)onderzoek in het kader van de voorgenomen aanleg van de padenbundel fietspad (F370), ruiterspad en voetpad.

Het bestemmingsplangebied maakt deel uit van een voornamelijk in en na de Late Middeleeuwen (1000-1500) gevormd landschap tussen Naaldwijk/'s-Gravenzande en de monding van de Nieuwe Maas. In de Romeinse tijd (begin jaartelling-350 na Chr.) en Vroege Middeleeuwen (350-1000) lag hier het mondingsgebied van de Nieuwe Maas. Afzettingen uit deze tijd ontbreken; tot op grote diepte bevinden zich slechts afzettingen die na het verschuiven van de Maasmonding naar het zuiden in de Late Middeleeuwen en daarna zijn gevormd. Het huidige landschap bestaat uit bedijkte kleigebieden en zogenaamde haakwallen: zandige strandafzettingen waarop duinvorming heeft plaatsgevonden.

De haakwallen zijn in verschillende fasen in zuidwaartse richting afgezet. De meest noordelijke haakwal (waarop 's-Gravenzande ligt) is in het midden van de 12^{de} eeuw gevormd. De tweede haakwal is die van het Nieuwlandse duin en Staalduinen en moet vóór 1242 zijn gevormd.

De derde haakwal (De Haak) is pas gevormd na 1542. Het duingebied ten westen van de strandboulevard is pas na 1850 ontstaan. Het duingebied ten oosten van de strandboulevard is ouder en dateert uit de 15^e-16^e eeuw.

De relatief jonge vorming van het landschap betekent dat de archeologische potentie van het bestemmingsplangebied gering is. Daar waar de padenbundel wordt aangelegd zijn uitsluitend (oudere) vondsten in de diepere ondergrond te verwachten.

Op de Archeologische Waarden- en Beleidskaart Rotterdam (AWK 2005) wordt aan de locatie een redelijke tot hoge archeologische verwachting toegekend. In onderhavig bestemmingsplan geldt een bouwregeling en een aanlegvergunning voor grondroerende werkzaamheden dieper dan 3,0 meter beneden NAP en die tevens een oppervlak beslaan groter dan 200 m². Het maaiveld ter plaatse ligt (globaal) tussen de 6 en 9 meter boven NAP. De aanleg van de padenbundel zal geen bodemingrepen met zich meebrengen die dieper reiken dan 3,0 meter beneden NAP (dit is meer dan 9 meter onder maaiveld). In verband met de beperkte verstoringdiepte van dit inrichtingsplan acht het BOOR een archeologisch onderzoek voorafgaande aan de werkzaamheden volgens bovenstaande verstoring niet noodzakelijk.

Mochten er in het plan wijzigingen optreden of sprake te zijn van een diepere verstoring, dan dient het plan opnieuw te worden beoordeeld. Verder dient er altijd rekening gehouden te worden met zogenaamde toevalsvondsten. Hiervan dient men op basis van de Monumentenwet 1988 melding te maken bij het BOOR.

Aanbevelingen

Bovenstaand advies geldt expliciet alleen voor de specifieke werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de padenbundel. Voor andere (toekomstige) werkzaamheden binnen dit bestemmingsplangebied dient een nieuw advies te worden aangevraagd. In de regels van onderhavig bestemmingsplan (Waarde – Archeologie) geldt dan ook een bouwregeling en een omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerk zijnde, voor bouw- en graafwerkzaamheden dieper dan 3,0 meter beneden NAP en die tevens een oppervlak beslaan groter dan 200 m².

6.8 Eindconclusie

Op basis van de onderzochte informatie worden geen bijzondere belemmeringen verwacht voor de ontwikkeling van de padenbundel ten aanzien van de milieu- en overige aspecten.

7 Sociale veiligheid en leefbaarheid

Het Rotterdams beleid is erop gericht om bij nieuwbouwplannen de aandacht voor sociale veiligheid en leefbaarheid een integraal onderdeel te laten zijn van de planvorming. Bij het aspect leefbaarheid gaat het om ruimtelijke voorzieningen voor de toegankelijkheid van gebouwen en openbare ruimten, het parkeren en stallen van auto's en fietsen, ruimte voor spelen en groen, bezonnings- en uitzichtconsequenties voor omwonenden, afvalmanagement en consequenties voor het beheer van de openbare ruimte.

Bij de tracékeuze en vormgeving van de padenbundel is rekening gehouden met de (verkeers)veiligheid voor de toekomstige gebruikers.

8 Handhaving

Op 16 april 2002 hebben burgemeester en wethouders de 'Kadernota handhaving dS+V' vastgesteld, waarin de beleidsuitgangspunten voor de handhaving op het gebied van de dS+V zijn vastgelegd. Deze nota wordt door de dagelijks besturen van de meeste Rotterdamse deelgemeenten formeel onderschreven. In de nota wordt de wijze waarop het handhavingsbeleid wordt georganiseerd vastgelegd. Zo is onder andere een Handhavingscommissie ingesteld, die advies uitbrengt. Voorts heeft het college een beleid ingezet dat is gericht op programmatisch handhaven. Hierbij ligt de prioriteit bij veiligheid.

9 Financiële uitvoerbaarheid

Met dit bestemmingsplan wordt de aanleg van het fietspad F370 alsmede een ruiter- en voetpad mogelijk gemaakt. Het tracé is opgenomen in het Provinciaal Fietsplan 2008 van de provincie Zuid-Holland. De provincie draagt zorg voor volledige financiering van de planvoorbereiding en realisatie van het fietspad. Het beheer en onderhoud wordt door Groenservice Zuid Holland (GZH) uitgevoerd. De economische uitvoerbaarheid is hiermee aangetoond. Er wordt geen exploitatieplan vastgesteld.

10 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

10.1 Inspraak en vooroverleg

Het voorontwerp bestemmingsplan 'Padenbundel fietspad (F370), ruiterspad en voetpad' is op grond van artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening toegezonden aan diverse instanties. De volgende instanties hebben gebruik gemaakt van de gelegenheid hierop een reactie in te dienen:

1. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond
2. Stichting Duinbehoud / Stichting Westlandse Natuur
3. DCMR Milieudienst Rijnmond
4. Deelgemeente Hoek van Holland
5. VROM-Inspectie regio Zuid-West
6. Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR)
7. Provincie Zuid-Holland

De ingediende vooroverlegreacties van bovengenoemde instanties zijn in het hiernavolgende weergegeven en beantwoord. De beantwoording staat *cursief* weergegeven.

De **Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond** heeft een overlegreactie ingediend bij brief van 4 november 2010.

Reactie:

De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond brengt in het kader van externe veiligheid advies uit over de verantwoording van het groepsrisico en de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid. Met betrekking tot het bestemmingsplan zijn geen relevante externe veiligheidsaspecten geconstateerd.

Antwoord:

De ingediende reactie leidt niet tot planaanpassingen.

De **Stichting Duinbehoud en de Stichting Westlandse Natuur** hebben een reactie ingediend bij melding van 5 november 2010.

Reactie:

De heer Duindam meldt zich namens beide stichtingen als belanghebbende.

Antwoord:

Tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is er gelegenheid voor het indienen van zienswijzen. Van de terinzagelegging wordt vooraf kennis gegeven in 'de Echo'.

De ingediende reactie leidt niet tot planaanpassingen.

De **DCMR** heeft een overlegreactie ingediend bij brief van 26 november 2010.

Reactie:

De DCMR heeft geen opmerkingen op het voorontwerpbestemmingsplan.

Antwoord:

De ingediende reactie leidt niet tot planaanpassingen.

De **deelgemeente Hoek van Holland** heeft een overlegreactie ingediend bij brief van 30 november 2010.

Reactie:

De deelgemeente Hoek van Holland heeft geen opmerkingen op het voorontwerpbestemmingsplan.

Antwoord:

De ingediende reactie leidt niet tot planaanpassingen.

De **VROM-inspectie regio Zuid-West** heeft een overlegreactie ingediend bij e-mail van 1 december 2010.

Reactie:

In de brief van 26 mei 2009 aan alle colleges van burgemeester en wethouders heeft de minister van VROM aangegeven over welke nationale belangen uit de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (RNRB, TK2007-2008, 31500 nr 1) gemeenten altijd vooroverleg moeten voeren met het Rijk. Gemeenten verzoeken zelf de afzonderlijke rijksdiensten om advies. De VROM-Inspectie coördineert vervolgens de rijksreactie over voorontwerpbestemmingsplannen, -projectbesluiten en – structuurvisies richting gemeenten. Het bestemmingsplan 'Kantoorgebouw en Bioscoop - Almkerk West' geeft de betrokken rijksdiensten geen aanleiding tot het maken van opmerkingen, gelet op de nationale belangen in de RNRB.

Antwoord:

De ingediende reactie leidt niet tot planaanpassingen.

Het **Bureau Oudheidkundig Onderzoek Rotterdam (BOOR)** heeft een overlegreactie ingediend bij e-mail van 6 december 2010.

Reactie:

Het BOOR heeft een archeologieparagraaf aangeleverd die in de toelichting van het bestemmingsplan kan worden opgenomen. Tevens is het artikel 'Waarde-Archeologie' toegevoegd, die in de regels van het bestemmingsplan kan worden opgenomen ter bescherming van de eventueel aanwezige archeologische waarden.

Antwoord:

De door BOOR aangeleverde gegevens worden in het bestemmingsplan verwerkt.

De **provincie Zuid-Holland** heeft een overlegreactie ingediend bij brief van 8 december 2010.

Reactie:

De provincie geeft aan dat het plan in overeenstemming is met de Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte.

Antwoord:

De ingediende reactie leidt niet tot planaanpassingen.

10.2 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan 'Padenbundel fietspad (F370), ruiterpad en voetpad' heeft op grond van afdeling 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) met ingang van 15 juli tot en met 25 augustus 2011 ter inzage gelegen bij:

- de Stadswinkel Centrum, stadhuis Coolsingel 40;
- de secretarie van de deelgemeente Hoek van Holland, Prins Hendrikstraat 161

Het ontwerpbestemmingsplan met de bijbehorende stukken is tevens beschikbaar via de gemeentelijke website www.rotterdam.nl/bestemmingsplanneninprocedure en op de site www.ruimtelijkeplannen.nl.

Tijdens deze periode kon een ieder een zienswijze tegen het bestemmingsplan indienen.

Er zijn op het ontwerpbestemmingsplan geen zienswijzen ingediend. De gemeenteraad heeft het bestemmingsplan op 24 november 2011 ongewijzigd vastgesteld.

10.3 Beroep

Het raadsbesluit en het vastgestelde bestemmingsplan met bijbehorende stukken hebben vanaf 16 december 2011 gedurende een periode van zes weken (dus tot en met donderdag 26 januari 2012) voor een ieder ter inzage gelegen. Tijdens deze ter inzage legging kon beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State en kon schorsing van het vaststellingsbesluit bij de Voorzitter van deze Afdeling worden gevraagd. Van deze mogelijkheid is geen gebruik gemaakt. Het bestemmingsplan is onherroepelijk per 27 januari 2012.

onherroepelijk bestemmingsplan Padenbundel fietspad (F370), ruiterpad en voetpad



Gemeente Rotterdam

Projectnummer 184907



onherroepelijk bestemmingsplan Padenbundel fietspad (F370), ruiterpad en voetpad



Gemeente Rotterdam

Projectnummer 184907





Bijlagen bij toelichting

onherroepelijk bestemmingsplan Padenbundel fietspad (F370), ruiterspad en voetpad



Gemeente Rotterdam
Projectnummer 184907





Bijlagen

onherroepelijk bestemmingsplan Padenbundel fietspad (F370), ruiterpad en voetpad



Gemeente Rotterdam
Projectnummer 184907





Bijlage 1 Tracénota Fietsverbinding F370

onherroepelijk bestemmingsplan Padenbundel fietspad (F370), ruiterspad en voetpad



Gemeente Rotterdam

Projectnummer 184907



FIETSVERBINDING F370
KIJKDUIN – HOEK VAN HOLLAND
IN DE GEMEENTEN DEN HAAG, WESTLAND EN ROTTERDAM

in relatie tot kustversterking Delflandse kust

PROVINCIE ZUID-HOLLAND

TRACENOTA



RECREATIEF FIETSEN TUSSEN ZEE EN KUST

Jems Consultancy	paraaf	datum
J.A.C. van der Putten		26 april 2010
registratie	projectcode	Status
F370\tracénota\definitief	07-PZH-F370	DEFINITIEF

Provincie Zuid-Holland	paraaf	autorisatie
M. Schuit projectleider		goedgekeurd
		datum
		6 mei 2010

Colofon

Samenstelling



Jems Consultancy
Hofstede 4
1617 VW WESTWOUD

T (0228) 56 77 75
E info@jems-consultancy.nl



Vertegaal Ecologisch Advies en Onderzoek
Middelstegegracht 87v
2312 TT LEIDEN

T (071) 514 10 69 / 541 90 78
E k.vertegaal@wanadoo.nl

Foto's omslag links: duin, strand en zee ten noorden van Ter Heijde (vanuit het noorden)
midden: kustversterking in uitvoering ten zuiden van Ter Heijde (vanuit het zuiden)
rechts: kustversterking gereed ten noorden van Ter Heijde (vanuit het zuiden)

Foto's en figuren Jems Consultancy
Vertegaal Ecologisch Advies en Onderzoek
Oranjewoud
Provincie Zuid-Holland
Stadsgewest Haaglanden
Ministerie Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Vormgeving Jems Consultancy, J.A.C. van der Putten

Eindredacteurs J.A.C. van der Putten
M. Schuit
C.T.M. Vertegaal
S.B.E. van den Heuvel

Uitgave Jems Consultancy

Informatie: Hofstede 4
1617 VW Westwoud
0228 567 775
info@jems-consultancy.nl
www.jems-consultancy.nl

Trefwoorden Fietspad 370, Tracénota, Delflandse kust, Provincie Zuid-Holland

Citaat Putten, J.A.C. van der; M. Schuit; C.T.M. Vertegaal; S.B.E. van den Heuvel (redactie)
Tracénota F370 fietsverbinding Kijkduin – Hoek van Holland

Projectgroep	Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling: M. Nieuweboer, H. van der Bijl Gemeente Westland: M. Gordijn Gemeente Rotterdam: A. Hussaarts, P. Cox Deelgemeente Hoek van Holland: R. Langeveld Hoogheemraadschap van Delfland: C. Langelaan, S. Loosen Provincie Zuid-Holland, DRM/P&P/Programma Fiets: M. Schuit Provincie Zuid-Holland, DRM/P&P/Programma Kustontwikkeling: K. Oome en A.J. Wittink Provincie Zuid-Holland, DRM/Afdeling Ruimte en Wonen: K.P. Spannenburg Provincie Zuid-Holland, DLB/Afdeling Water en Groen: J.J.N.M. Vessies, C. Mostert, P.H.G. Bakkenes Provincie Zuid-Holland, DO/Afdeling Vergunningen: M.L. de Koning en K.P. Fabry Provincie Zuid-Holland, DLB/Afdeling Samenleving en Economie: E. Schimmel, P. van der Kleij, N. van den Heuvel Dunea: H. Lucas Oranjewoud: S.B.E. van den Heuvel Jems Consultancy: J.A.C van der Putten Vertegaal Ecologisch Advies en Onderzoek: C.T.M. Vertegaal
agendaleden:	Gemeente Den Haag, Bestuursdienst, Stadsdeel Loosduinen: J. Molenkamp Stadsgewest Haaglanden: D. de Korte en W. Jorritsma Rijkswaterstaat, Projectbureau Delflandse Kust: N. Bootsma, J. Venten
Klankbordgroep	ANWB, Regio West: J. Droogers Fietzersbond Haagse Regio / Zuid-Holland: D. Goedhart en W. Bianchi KNNV - Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging: K. Fokkens Wijkvereniging Bohemen Waldeck Kijkduin: D. Goedhart
agendaleden:	AVN - Algemene Vereniging voor Natuurbescherming Den Haag e.o.: P. Broekman IVN - Vereniging voor Natuur- en milieueducatie: L. Hendriks RAVON: A. van Zuiderwijk Stichting Beachresort Kijkduin: F. van der Wallen Stichting Bewonersbelangen Kijkduin: B. de Jong Stichting Landelijk Fietsplatform: M. ter Haar Stichting Wandelplatform-LAW: A. van Kooten-Niekerk Wandeloeverleg Zuid-Holland en Vereniging Te Voet: J. Mels

INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD	7
1. INLEIDING	9
1.1 Aanleiding	9
1.2 Doel en doelstelling	9
1.3 Procedure	9
1.4 Leeswijzer	11
2. OPDRACHT EN DOELSTELLING	13
2.1 Opdracht	13
2.2 Doelstelling	15
2.3 Begrenzing gebied	15
2.4 Randvoorwaarden	17
2.5 Programma van eisen	17
3. BELEIDSKADER	19
3.1 Toelichting	19
3.2 Beleidskader recreatie en vrije tijd	20
3.3 Beleidskader verkeer	21
3.4 Beleidskader fietsen	21
3.5 Beleidskader natuur	22
3.6 Beleidskader waterkering	24
3.7 Beleidskader waterwinning	24
3.8 Beleidskader ruimtelijke ordening	24
3.9 Beleidskader milieu	24
3.10 Beleidskader cultuurhistorie, landschap en archeologie	25
3.11 Beleidskader kunst	26
4. HUIDIGE NATUURWAARDEN	27
4.1 Habitat- en natuurtypen	28
4.2 Beschermde soorten en aandachtsoorten	29
4.2.1 Paddestoelen	29
4.2.2 Hogere planten	29
4.2.3 Nauwe korfslak	29
4.2.4 Reptielen en amfibieën	29
4.2.5 Vogels	29
4.2.6 Zoogdieren	30
5. BELANGEN EN GEBRUIKSFUNCTIES	31
5.1 Inleiding	31
5.2 Zeewering Delflandse kust	32
5.3 Wandelaars, ruiters en fietsers	34
5.3.1 Wandelaars	34
5.3.2 Ruiters	34
5.3.3 Fietsers	35
5.4 Landschap, archeologie en cultuurhistorie	38
5.4.1 Landschap	38

5.4.2	Archeologie en cultuurhistorie	39
5.5	Kabels en leidingen	39
5.6	Bestemmingsplannen	39
5.7	Stedelijke en infrastructurele ontwikkelingen	42
5.7.1	Masterplan Kijkduin	42
5.7.2	Greenport Westland 2020	43
5.7.3	Kaap de Goede Hoek en Badweg eo	43
6.	TRACEONTWIKKELING	45
6.1	Methodiek	45
6.2	Toetsingscriteria	46
6.3	Beschrijving en analyse tracés	46
6.3.1	Beschrijving en analyse module 1	46
6.3.2	Beschrijving en analyse module 2	48
6.3.3	Beschrijving en analyse module 3	49
6.3.4	Beschrijving en analyse module 4	51
6.3.5	Beschrijving en analyse module 5	52
6.3.6	Beschrijving en analyse module 6	54
6.3.7	Beschrijving en analyse module 7	56
6.3.8	Beschrijving en analyse module 8	57
6.4	Vergelijking, analyse en motivering voorliggende keuzes	58
6.5	Voorkeurstracé	59
6.6	Effecten voorkeurstracé op de belangen en gebruiksfuncties	61
6.6.1	Wandelaars en ruiters	61
6.6.2	Fietzers	61
6.6.3	Dienstweg	61
6.6.4	Bodem en water	62
6.6.5	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	62
7.	EFFECTEN OP DE NATUURWAARDEN	65
7.1	Overzicht effecten van het voorkeurstracé	65
7.1.1	Natuurbeschermingswet/Natura 2000-doelen	65
7.1.2	Natuurbeschermingswet/BN-doelen	67
7.1.3	Flora- en faunawet	67
7.1.4	Ecologische hoofdstructuur EHS	68
7.2	Beoordeling van effecten	68
7.2.1	Natuurbeschermingswet/Natura 2000-doelen	68
7.2.2	Natuurbeschermingswet/BN-doelen	69
7.2.3	Flora- en faunawet	69
7.2.4	Ecologische hoofdstructuur EHS	69
8.	MITIGATIE EN COMPENSATIE NATUUR	71
8.1	Mitigerende maatregelen	71
8.1.1	Voorkomen van schade tijdens aanleg	71
8.1.2	Voorkomen van schade tijdens de gebruiksfase	72
8.2	Compensatie	72
9.	EIGENDOM, BEHEER, ONDERHOUD EN FINANCIEN	73
9.1	Eigendom, beheer en onderhoud	73
9.2	Beheerparagraaf	74

9.3	Investeringskosten	75
10.	NOG TE NEMEN BESLUITEN EN VERGUNNINGEN	77
10.1	Aanlegvergunning en projectbesluit	78
10.2	Besluiten inzake natuur	78
10.3	Waterwet	78
10.4	Ontgrondingvergunning	79
10.5	Beleidsregels wegverkeer	79
11.	RISICO'S EN KENNISLEEMTEN	81
11.1	Risicoanalyse	81
11.2	Leemten in kennis	81
12.	VERVOLGPROCEDURE	82
12.1	Fasering en tijdspad	82
12.1.1	Procedurele fase	82
12.1.2	Ontwerpfase	83
12.1.3	Realisatiefase	83
12.1.4	Nazorg	83
	LITERATUUR	84
	BIJLAGEN	86
Bijlage 1	Habitatrichtlijn(Natura2000)gebied 'Solleveld & Kapittelduin'	88
Bijlage 2	Voorkeurstracé Fietspad 370	90
Bijlage 3	Planschets integraal herinrichtingsplan Vluchtenburg-Stuifkenszand	92
Bijlage 4	Overzicht beheerders Van Dixhoorndriehoek	96

VOORWOORD

Dit document bevat de nadere uitwerking van de tracéhaalbaarheidstudie voor fietsverbinding F370 (Fietspad 370) tussen Kijkduin en Hoek van Holland in de gemeenten Den Haag, Westland en Rotterdam.

In de Tracénota en de bijbehorende bijlagen wordt het kader en de belangen voor zowel het gebied waarbinnen de tracéhaalbaarheidstudie heeft plaatsgevonden als voor de beoogde fietsverbinding beschreven. Tevens komen het proces, op basis waarvan de voorkeursvariant van het tracé van Fietspad 370 wordt voorgesteld, de effecten van de voorkeursvariant van het tracé op de natuurwaarden, de invulling van de mitigerende maatregelen voor de natuur en de kosten aan bod.

De tracéhaalbaarheidstudie, met als eindresultaat onderliggende Tracénota, is in de periode december 2007 tot en met maart 2010 via een zorgvuldig proces verlopen. Daarbij zijn belanghebbende bestuurlijke en maatschappelijke organisaties in de gelegenheid geweest om hun opvattingen in te brengen. De conceptversie van de Tracénota is, na bespreking ervan in de project- en klankbordgroep, op basis van de ingekomen reacties aangepast tot de onderliggende Tracénota. De Tracénota dient als basis voor de aanvraag van de benodigde vergunningen en voorbereiding voor de daadwerkelijke realisatie van Fietspad 370.

Het beschreven voorkeurstracé weerspiegelt talrijke keuzes die tijdens het proces aan de orde zijn geweest. Hierbij zijn het vooraf gestelde doel en de uitgangspunten voor Fietspad 370 de basis. Het doel en de uitgangspunten zijn voortgekomen uit de afspraken en voorwaarden die zijn gemaakt voor de realisatie van de versterkingsplannen voor de zwakke schakels langs de Nederlandse kust, waarvan de Delflandse kust onderdeel uit maakt. Het nu voorliggende resultaat mag dan ook rekenen op een zo breed mogelijk maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak.

De rapportage van het onderzoek naar de natuuraspecten (Vertegaal Ecologisch Advies en Onderzoek) en de gegevens van de aanleg van de Delflandse kustversterking (Rijkswaterstaat) vormen de gedetailleerde input voor de betreffende hoofdstukken en tekeningen in de Tracénota.



Overzichtskaart
Fietsverbinding F370 tussen Kijkduin en Hoek van Holland in de gemeenten Den Haag,
Westland en Rotterdam

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Op 25 mei 2004 heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat toegezegd dat het ministerie, op het moment van gereedkomen van de kustversterkingsplannen voor de zwakke schakels langs de Nederlandse kust, voldoende middelen beschikbaar zal stellen voor de financiering van de realisatie van de versterkingsmaatregelen. Dit onder de voorwaarde dat de regionale partijen de kosten van de ruimtelijke kwaliteit dekken. Provinciale Staten van Zuid-Holland (in het vervolg PS) hebben op 13 december 2006 ingestemd met de financiering van de ruimtelijke kwaliteit van de zwakke schakel Delflandse kust. In de uitwerking van de ruimtelijke kwaliteit wordt onder meer de realisatie van fietsverbinding F370 (in het vervolg Fietspad 370) beschreven. Op basis van dit besluit is de tracéhaalbaarheidstudie voor Fietspad 370 uitgevoerd.

1.2 Doel en doelstelling

In de uitwerking van de ruimtelijke kwaliteit wordt over Fietspad 370 het volgende beschreven, vrijelijk vertaald en verkort weergegeven.

De realisatie van een fietspad tussen de strandslag Schelppad -ten noorden van Ter Heijde- en strandslag Vluchtenburg -ten noorden van Hoek van Holland- in het, bij de kustversterking, nieuw te realiseren duingebied tussen Kijkduin en Hoek van Holland. Hierbij wordt een ontbrekende schakel toegevoegd aan het routenetwerk langs de gehele Nederlandse kust, waarbij tevens passend wordt aangesloten op al bestaande fietsverbindingen. Het fietspad wordt waar mogelijk gesitueerd op de overgang van bestaand duingebied naar nieuw duingebied, waarbij de verwachting is dat hiermee zo weinig mogelijk verstoring plaatsvindt van ecologische waarden. Voorstel is een pad dat zich, aanpassend aan reliëfverschillen, door het duinlandschap slingert.

Met bovenstaande zijn voor de tracéhaalbaarheidstudie voor Fietspad 370 *het doel* -een toegevoegde fietsverbinding tussen Kijkduin en Hoek van Holland- en *de uitgangspunten* -situering in te realiseren duingebied en minimale verstoring ecologische waarden- verwoord. *De doelstelling* van de tracéhaalbaarheidstudie is dan ook gelegen om het doel te behalen binnen de vooraf geformuleerde uitgangspunten en randvoorwaarden op basis van geldende en/of recent te verwachten wetgeving en (vergunning)procedures.

1.3 Procedure

Op basis van een gezamenlijk plan van aanpak van Jems Consultancy en Vertegaal Ecologisch Advies en Onderzoek heeft de Directie Ruimte en Mobiliteit van de provincie Zuid-Holland, medio november 2007 aan beide partijen opdracht verstrekt voor het verrichten van de tracéhaalbaarheidstudie (in het vervolg tracéstudie) en het opstellen van de Tracénota.

In het plan van aanpak is zowel de inhoud van de tracéstudie als het proces beschreven; dat moest leiden tot een voorkeursvariant van het tracé (in het vervolg voorkeustracé) van de fietsverbinding, de effecten die dit tracé heeft voor de natuurwaarden en de belangen in het gebied. Om open en voortvarend, maar ook zakelijk tot een resultaat te komen, zijn betrokken en belanghebbende bestuurlijke en maatschappelijke organisaties uitgenodigd om in een projectgroep respectievelijk in een klankbordgroep te participeren in en bij de studie.

In de projectgroep hebben zitting (ambtelijke) vertegenwoordigers van de gemeenten

Den Haag, Westland en Rotterdam dan wel deelgemeente Hoek van Holland, Hoogheemraadschap van Delfland, Dunea (voorheen NV Duinwaterbedrijf Zuid-Holland) en de provincie Zuid-Holland. Vanuit Rijkswaterstaat en Stadsgewest Haaglanden is aangegeven dat deze organisaties als agendalid betrokken wilden zijn bij het project. De projectgroep heeft een ondersteunende en reflecterende rol, zodat de benodigde stappen in het proces met alle belanghebbende organisaties zijn afgestemd en vastgesteld. Na een startbijeenkomst op 19 december 2007 heeft de projectgroep negen overleggen gevoerd, te weten op 16 januari, 14 februari, 11 en 26 maart, 10 april en 28 mei 2008, 16 oktober en 19 november 2009 en 31 maart 2010. In deze overleggen is pragmatisch, doelgericht, constructief en op basis van consensus naar het eindresultaat van de tracéstudie gewerkt.

In de klankbordgroep hebben zitting vertegenwoordigers van de ANWB (Regio West), Fietsersbond Zuid-Holland/Haagse Regio en Rotterdam, KNNV/afd. Den Haag. Vanuit de AVN, IVN, RAVON, Stichting Beachresort Kijkduin, Stichting Bewonersbelangen Kijkduin, Stichting Landelijk Fietsplatform, Stichting Wandelplatform-LAW, Wandeloverleg Zuid-Holland/Vereniging Te Voet en Wijkvereniging Bohemen Waldeck Kijkduin is te kennen gegeven dat zij middels de lokale en regionale instanties vertegenwoordigd zijn dan wel als agendalid betrokken wilden zijn bij het project. Stichting Duinbehoud, Vogelwerkgroep Solleveld en de Vrienden van de Banken zijn eveneens uitgenodigd voor de klankbordgroep, maar hebben te kennen gegeven geen zitting te willen nemen in deze groep. Dit vanwege bezwaren op de aanleg van Fietspad 370.

De klankbordgroep heeft een reflecterende rol in het proces, waarbij het wederzijds uitwisselen van informatie en het opvangen van signalen, opvattingen en standpunten en het creëren van draagvlak voor een verantwoorde inpassing van de fietsverbinding in een harmonieuze sfeer en doelmatig is verlopen. Na een eerste bijeenkomst op 16 januari 2008 is de klankbordgroep nog vijf keer bijeen geweest, te weten op 18 maart, 25 april en 28 mei 2008, 19 november 2009 en 31 maart 2010. Op deze wijze is bewerkstelligd dat er een situatie is ontstaan, waarbij alle betrokkenen en geïnteresseerden hebben kunnen meedenken over en reflecteren op het tot stand komen van het resultaat van de tracéstudie.

Tevens hebben in de zomer 2009 twee overleggen plaatsgevonden met de partijen die nauw betrokken zijn bij de realisatie van de kustversterkingsplannen en de toetsing als bevoegd gezag voor de aan te vragen vergunningen/ontheffingen, te weten Rijkswaterstaat, gemeente Westland, Hoogheemraadschap van Delfland en Provincie Zuid-Holland. Deze overleggen zijn geïnitieerd naar aanleiding van een gesprek tussen de hoogheemraad Bom en gedeputeerde Dwarshuis. De insteek van de overleggen was om toe te werken naar overeenstemming en besluitvorming over het zoveel mogelijk aanleggen van een nieuw fietspad langs de Delflandse kust in nieuw aan te leggen duin, waarbij (kust)veiligheid, recreatie, natuur, (kust en fietspad)beheer en onderhoud de belangrijkste factoren waren om afstemming over plaats te laten vinden en afspraken over te maken.

Met het besluit van PS over de financiering van de ruimtelijke kwaliteit van de zwakke schakel Delflandse kust en het daar uit volgende doel en de uitgangspunten voor Fietspad 370 is vanaf medio december 2007 gewerkt om, in constructief overleg met de projectgroep- en klankbordgroep, te komen tot een voorkeurstacé.

Op basis van een quick-scan, in opdracht van de Provincie Zuid-Holland uitgevoerd door Vertegaal Ecologisch Advies en Onderzoek (mei 2007), was bij de aanvang van de tracéstudie duidelijk dat een fietsverbinding op de overgang van bestaand op nieuw duin, de enige

mogelijkheid was om een nieuw fietspad in dit duingebied te realiseren. In het bijzonder wanneer daarbij de restricties vanuit de natuurwetgeving worden betrokken.

De opdracht is derhalve om het nieuwe fietspad zo aan te leggen, zodat de natuurlijke kenmerken van het (nieuwe) gebied, door aanleg of gebruik van de verbinding, niet zouden verslechteren. Mede door de toegekende status en nog te formaliseren aanwijzing als Natura 2000-gebied is een toetsing aan de Natuurbeschermingswet noodzakelijk. De effecten op de natuur moeten dan ook van zodanig niveau zijn waardoor een passende beoordeling dan wel het aantonen van de dwingende redenen van groot openbaar belang voor de realisatie van Fietspad 370 niet noodzakelijk is. Het resultaat van de toetsing naar de effecten op de natuur vormt zodoende een belangrijke input voor het voorkeurstracé.

1.4 Leeswijzer

De voorliggende Tracénota beschrijft de inhoudelijke punten, het proces en het resultaat van de studiefase van het project Fietspad 370 tussen Kijkduin en Hoek van Holland. De tracéstudie heeft er toe geleid dat voor Fietspad 370 het voorkeurstracé en de mitigerende maatregelen zijn bepaald. Een attractieve en recreatieve fietsverbinding op basis van de meest milieuvriendelijke variant, welke op de kortst mogelijke termijn kan worden gerealiseerd, waren de voornaamste uitgangspunten van de studie naar het voorkeurstracé. Een ander uitgangspunt van de tracéstudie is dat Fietspad 370 niet voert door het recent gerealiseerde duincompensatiegebied PMR tussen de Van Dixhoorndriehoek (Hoek van Holland) en de Banken (Westland).

Allereerst worden in hoofdstuk 2 de opdracht en de doelstelling van de nieuwe fietsverbinding verwoord, aangevuld met de begrenzing van het studiegebied en de randvoorwaarden en de uitgangspunten zoals die zijn opgenomen in het programma van eisen.

Als basis voor de fietsverbinding fungeren de beleidskaders van de diverse actoren binnen het project. Daarnaast zijn voor de aanleg van de fietsverbinding van belang, de vigerende plannen en eerder genomen en in voorbereiding zijnde besluiten binnen het studiegebied. De beleidskaders van de diverse actoren worden in hoofdstuk 3 beschreven.

Met het in beeld brengen van de beleidskaders van de diverse actoren, en omdat de nieuwe fietsverbinding door een Natura 2000-gebied (in het vervolg N2000-gebied) voert, is toetsing aan de Natuurbeschermingswet (in het vervolg Nb-wet) noodzakelijk. Na een beschrijving van de huidige natuurwaarden binnen het studiegebied in hoofdstuk 4, wordt van de belangen en gebruiksfuncties binnen het studiegebied een indruk gegeven in hoofdstuk 5. Naast de huidige situatie, waarin natuur, recreatie, landschap en bereikbaarheid voor kustbeheer en onderhoud centraal staan, worden de mogelijke veranderingen en gevolgen op de belangen en aspecten door autonome ontwikkelingen enerzijds en aanleg en gebruik van Fietspad 370 anderzijds toegelicht. Tevens wordt een visie weergegeven op het maatschappelijk belang van Fietspad 370.

Het proces (de methodiek, de selectie, de beschrijving en de analyse) van de mogelijke tracés binnen het studiegebied, de keuze en de effecten op de belangen en gebruiksfuncties van het voorkeurstracé komen in hoofdstuk 6 uitvoerig aan bod.

Op basis van het voorkeurstracé zijn de effecten voor de natuurwaarden berekend. De effecten voor de natuur worden beschreven in hoofdstuk 7. Aan de hand van de tracékeuze en uitgangspunten voor inrichting en beheer van het voorkeurstracé en op basis van de

berekening van de effecten voor de natuur wordt in hoofdstuk 8 ingegaan op de mitigatie en compensatie.

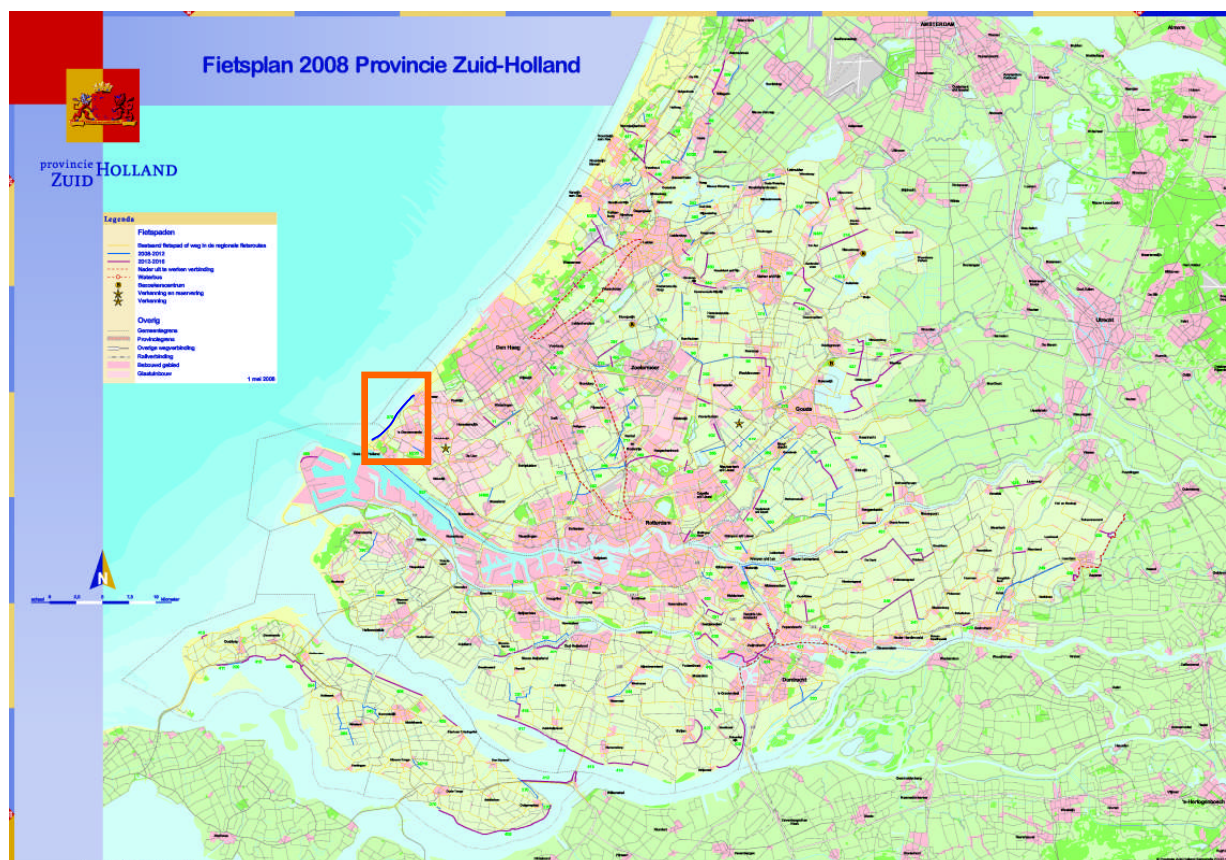
Na beschrijving van het eigendom, beheer en onderhoud van Fietspad 370 worden in hoofdstuk 9 de investeringskosten van het voorkeurstracé vermeld.

In hoofdstuk 10 wordt nader ingegaan op de nog te nemen besluiten en de te verlenen vergunningen om de aanleg van het voorkeurstracé mogelijk te maken.

Het zal duidelijk zijn dat ook aan dit project risico's zijn verbonden. In hoofdstuk 11 wordt aan aanleiding van een analyse de risico's beschreven.

In hoofdstuk 12 wordt vooruitgeblikt op de communicatie rondom de voorbereiding en realisatie van Fietspad 370.

De Tracénota wordt afgesloten met een kijk in de toekomst. Na afronding van de Tracénota worden Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten van Zuid-Holland (in het vervolg GS respectievelijk PS) geïnformeerd over het voorkeurstracé en vervolg van dit project. Tevens dient een aantal werkzaamheden en procedures in gang te worden gezet. In hoofdstuk 13 wordt een doorkijk gegeven in de vervolgprocedure en de planning van de volgende fases. Ter afsluiting van dit hoofdstuk wordt beschreven hoe na realisatie de evaluatie en monitoring van het voorkeurstracé dienen plaats te vinden.



**Fietsverbinding F370 Kijkduin – Hoek van Holland
behorend tot "Fietsplan 2008 Provincie Zuid-Holland"
vastgesteld door GS op 26 maart 2008**

2. OPDRACHT EN DOELSTELLING

In dit hoofdstuk wordt de beleidsopgave geformuleerd. Daartoe wordt eerst een schets gegeven van de opdracht en het op te lossen probleem. Vervolgens komen de doelstelling van het project, het studiegebied voor de fietsverbinding en de randvoorwaarden aan de orde. Afgesloten wordt met een opsomming van de eisen waaraan Fietspad 370 moet voldoen.

2.1 Opdracht

Op 7 november 2006 hebben GS ingestemd met de hoofdlijnen van de wijze waarop inhoud wordt gegeven aan de ruimtelijke kwaliteit van de zwakke schakel Delflandse kust. Tevens hebben GS op 7 november 2006 PS hierover geïnformeerd. Op 13 december 2006 hebben PS ingestemd met een garantstelling van een niet geïndexeerd bedrag ten behoeve van de financiering van de ruimtelijke kwaliteit van de zwakke schakel Delflandse Kust, gelezen de brief van GS van 7 november 2006. De ruimtelijke kwaliteit bestaat uit een viertal onderdelen, waartoe een duinfietspad (aangeduid als Fietspad 370) behoort.

Op basis van de inhoud van het genomen besluit kan de opdracht als volgt worden geformuleerd:

Het realiseren van een nieuw fietspad (Fietspad 370) met een lengte van circa 15 kilometer in het nieuwe duingebied tussen Kijkduin en Hoek van Holland. Hierbij wordt een ontbrekende schakel toegevoegd aan het fietsroutenetwerk langs de gehele Nederlandse kust. Er wordt hierbij tevens passend aangesloten op al bestaande routes. Het fietspad wordt gesitueerd op de overgang van bestaand duingebied naar het nieuwe duingebied waarbij de verwachting is dat hiermee zo weinig mogelijk verstoring plaatsvindt van de ecologische waarden. In aanvulling op het al bestaande fietspad op de overgang van het glastuinbouwgebied en de duinen (dat vormgegeven is als breed asfaltpad) krijgt dit fietspad een meer landschappelijke vormgeving. Het voorstel is een 'schelpenpad' dat zich aanpassend aan de reliëfverschillen door het duinlandschap slingert. Hiermee wordt een extra kwaliteit toegevoegd aan het gebied.

Op 27 april 2007 hebben het Hoogheemraadschap van Delfland, de gemeenten Den Haag, Westland, Rotterdam en Hoek van Holland, Rijkswaterstaat Dienst Zuid-Holland en de provincie Zuid-Holland in het Provinciaal Overleg Kust (in het vervolg POK) een Afsprakenkader zwakke schakel Delflandse Kust vastgesteld. Hierin zijn met name ten aanzien van het integrale plan voor de Delflandse kust ook afspraken gemaakt over het planonderdeel Fietspad 370.

De Europese Commissie heeft het (duin)gebied tussen Kijkduin en Hoek van Holland opgenomen op de Nederlandse lijst van Habitatrictlijngebieden. Omdat de definitieve aanwijzing van het N2000-gebied 'Solleveld & Kapittelduinen' door de minister nog slechts een kwestie van tijd is, moeten ingrepen in dit gebied getoetst worden aan de Nb-wet. Dit houdt voor elke voorgenomen ingreep het volgende in:

- onderzocht moet worden of de ingreep 'significante gevolgen' zal hebben voor het gebied;
- voor zover significante gevolgen kunnen optreden moet door middel van mitigatie en/of compensatie van de ingreep worden gezorgd dat 'de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van de soorten niet verslechtert';

- indien, ondanks mitigatie en compensatie, toch significante gevolgen van de ingreep voor habitats kunnen worden verwacht dan dient met behulp van een 'passende beoordeling' met zekerheid vastgesteld te worden dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast;
- indien het niet mogelijk is om met zekerheid uit te sluiten dat de ingreep de natuurlijke kenmerken van het gebied aantast dan moet worden aangetoond dat de ingreep voortkomt uit 'dwingende redenen van groot openbaar belang'.

Omdat het gebied 'Solleveld & Kapittelduin' beschermd natuurmonument is, zal in de natuurtoets ook aan de 'oude' doelen getoetst moeten worden.



Overzichtsk kaart
Kustversterking Delflandse kust tussen Scheveningen en Hoek van Holland in de gemeenten Den Haag, Westland en Rotterdam

In het studiegebied zijn weinig mogelijkheden voor fietsrecreatie. Vergroting van de mogelijkheden tot recreatief fietsen is daarom gewenst. Een attractieve mogelijkheid daarvoor is de aanleg van een nieuwe fietsverbinding langs de kust. Andere pogingen om een recreatieve fietsverbinding te realiseren zullen zeker stuiten op de te doorlopen procedures ten aanzien van de (Europese) natuurwetgeving. Door de realisatie van nieuw duin kan, op het moment kort na realisatie en voordat de natuur haar waarden krijgt, Fietspad 370 worden gerealiseerd.

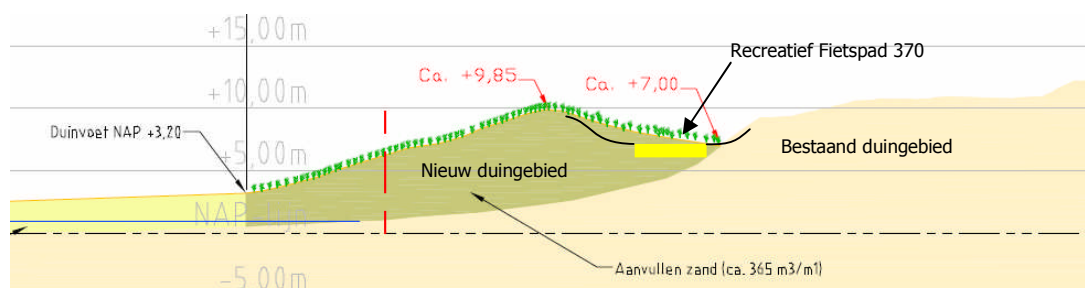
Vanuit met name de organisaties op het gebied van natuurbescherming en -beleving wordt maatschappelijk verzet verwacht. Dit vraagt om een goed voorbereid en zorgvuldig proces van besluitvorming. Voorkomen moet worden dat de gewenste voortvarendheid ten koste gaat van de noodzakelijke zorgvuldigheid. Zaak is derhalve om bij de geplande ingreep zoveel mogelijk rekening te houden met de kenbaar gemaakte bezwaren en met de gevestigde belangen in het gebied.

2.2 Doelstelling

De doelstelling van de geplande fietsverbinding tussen Kijkduin en Hoek van Holland is als volgt geformuleerd:

Het aanleggen van een recreatief fietspad dat, via een aantrekkelijk, recreatief en zorgvuldig afgewogen tracé tussen bestaand en nieuw duingebied, op het bestaande fietspad in het duingebied tussen Kijkduin en Hoek van Holland wordt verbonden.

Uit de opdracht vloeit voort dat getracht moet worden de geplande fietsverbinding zo aan te leggen dat de natuurlijke kenmerken van het gebied, door aanleg of gebruik van de verbinding, niet verslechteren. Bij aanvang van de tracéstudie is duidelijk dat slechts op een enkele wijze dit tot de mogelijkheden behoort, maar is nog niet duidelijk of dit zou gaan lukken. Daarom is wenselijk de fietsverbinding, zodanig aan te leggen, waardoor de aantasting van de bestaande natuurlijke kenmerken tot een minimum wordt beperkt. Daarmee wordt bereikt dat, ook indien aantasting van natuurlijke kenmerken van het gebied niet geheel valt uit te sluiten, voldaan kan worden aan de eisen van de Nb-wet.



Principe dwarsprofiel nieuw recreatief fietspad volledig in nieuw duin

2.3 Begrenzing gebied

Op basis van het genomen besluit van PS en GS in 2006 is de scope van het project:

Realisatie van Fietspad 370 gelegen in het nieuwe duingebied tussen Kijkduin en Hoek van Holland, welke in het kader van de kustversterking Delflandse kust wordt aangelegd.

Omdat ook aangesloten dient te worden op het bestaande fietspad wordt het studiegebied voor Fietspad 370 begrensd door het bestaande (duin)gebied in het oosten en het nieuwe duingebied in het westen tussen Kijkduin en Hoek van Holland, zie figuur 2.1. De fysieke begrenzing vindt plaats door:

- de Hoek van Hollandlaan in Kijkduin;
- het bestaande fietspad respectievelijk de begrenzing van het duingebied in het oosten;
- de zeezijde van het nieuwe duingebied in het westen;
- de Badweg in Hoek van Holland.

Figuur 2.1 **Studiegebied Fietspad 370**



2.4 Randvoorwaarden

De realisatie van de fietsverbinding is allereerst getoetst aan besluiten en plannen die specifieke uitspraken (kunnen) bevatten over het studiegebied, zie hoofdstuk 3. Naast meer specifieke besluiten zijn er regelingen, met een meer algemeen karakter, die ook randvoorwaarden en uitgangspunten (kunnen) bevatten en van belang zijn voor het proces, dat moet leiden tot aanleg van Fietspad 370. Het betreft onder meer de volgende regelingen:

- de (Europese) Habitatrichtlijn / Natuurbeschermingswet;
- de Europese richtlijn Strategische Milieubeoordeling (SMB);
- de provinciale nota Planbeoordeling;
- de beleidsregels uit de Wet herverdeling Wegenbeheer.

Naast de doelstelling om een attractief recreatief fietspad aan te leggen is de randvoorwaarde daarbij om de natuurwaarden maximaal te ontzien, hetgeen inhoudt dat gekozen zal moeten worden voor de meest milieuvriendelijke variant (vergelijkbaar met het meest milieuvriendelijk alternatief in een milieu-effectrapportage).

2.5 Programma van eisen

Voor de aanleg van Fietspad 370 geldt het volgende programma van eisen, dat dient als uitgangspunt voor het te kiezen tracé en uitwerking van het fietspad:

- ***een vrijliggend fietspad met een eigen tracé, niet gelegen op of naast een (auto)rijweg;***
- ***een recreatief aantrekkelijk tracé;***
- ***met elkaar verbinden van het nieuwe fietspad aan het bestaande fietspad aan tenminste de noordelijke en zuidelijke begrenzing van het studiegebied en daar waar mogelijk zoveel mogelijk door gebruik te maken van bestaande strandslagen;***
- ***alleen bestemd voor fietsers zonder motorische hulpmiddelen, dus niet voor fietsen met ingeschakelde hulpmotor, snorfietsen, bromfietsen en scootmobielen;***
- ***voldoende veiligheid en een vormgeving afgestemd op het verwachte gebruik, inhoudende onder meer een verhardingsbreedte van 3,50 meter;***
- ***zo weinig mogelijk hinder van andere verkeerssoorten;***
- ***niet ten koste gaand van bestaande recreatieve voorzieningen, tenzij deze gecompenseerd kunnen worden;***
- ***zo min mogelijk vergraven en ophogen en het kappen van bomen en rooien van struiken;***
- ***minimalisering van (milieu)effecten in het algemeen en van die voor natuur, landschap, cultuurhistorische waarden, waterkering en waterwinning in het bijzonder.***

3. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden de beleidskaders beschreven waarmee bij het voornemen tot aanleg van Fietspad 370 rekening moet worden gehouden. Van belang zijn in dat verband allereerst besluiten met een meer algemeen karakter die randvoorwaarden en uitgangspunten bevatten van belang voor de aanleg van de fietsverbinding. Deze besluiten fungeren als kader voor meer specifieke plannen, eerder genomen besluiten en besluiten in voorbereiding.

3.1 Toelichting

De volgende overheidsdocumenten met een meer algemeen karakter bevatten uitgangspunten, randvoorwaarden en besluiten die van belang kunnen zijn voor het te nemen besluit over Fietspad 370:

- (Europese) Habitatrichtlijn / Natuurbeschermingswet;
- Flora- en Faunawet;
- Provinciale compensatiebeginsel Natuur en Landschap (Statenbesluit van 12 september 1997);
- Europese richtlijn Strategische Milieubeoordeling (SMB);
- Provinciale milieuverordening (voor wat de bescherming van waterwingebieden betreft);
- Ontgrondingverordening;
- Algemene Wet Bestuursrecht;
- Eigendomswetgeving in het Burgerlijk Wetboek;
- Wet op de Ruimtelijke Ordening;
- Nota Ruimte;
- Collegewerkprogramma Gedeputeerde Staten Zuid-Holland;
- Provinciale nota Planbeoordeling;
- Beleidsregels eigendom, beheer en onderhoud conform de Wet Herverdeling Wegenbeheer;
- Wegenwet, Wegenverkeerswet, Besluit Administratieve bepalingen in zake Wegverkeer (BABW), Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV 1990);
- Waterwet;
- Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Het voornemen is daarnaast getoetst aan besluiten en plannen die specifieke uitspraken (kunnen) bevatten over het studiegebied, te weten:

- Versterkingsplannen voor de zwakke schakels in de Nederlandse kust;
- Agenda Vrijetijd 2006-2010/Uitvoeringsprogramma Agenda Vrijetijd 2008-2010;
- Structuurschema Groene Ruimte en Natuurbeleidsplan 1990;
- Nota "Natuur voor mensen, mensen voor natuur";
- Ontwikkelingsbeeld van Randstad naar Deltametropool;
- Projecten Top-20 van Platform Zuidvleugel;
- Streekplan Zuid-Holland-West en Regionaal Structuurplan Haaglanden;
- Structuurvisie en bestemmingsplan Kijkduin;
- Structuurvisie en bestemmingsplan Ter Heijde;
- Structuurvisie en bestemmingsplan Hoek van Holland;
- (college)besluit(en) van de gemeente Rotterdam over de bouw van Kaap de Goede Hoek;
- Beheerplannen van de gemeente Den Haag, Westland en Rotterdam voor het duingebied 'Solleveld & Kapittelduinen';
- Aanmelding en aanwijzing Natura 2000-gebied 'Solleveld & Kapittelduinen';
- Beheerplan Natura 2000-gebied 'Solleveld & Kapittelduinen' (concept);
- Besluiten en afspraken over Fietspad 370 (onder meer ruimtelijk model en inpassing);

- Statenbesluit over Fietsplan 2008 Provincie Zuid-Holland (PS 26 maart 2008);
- Besluit inzake Fietspad 370 door PS en GS vergaderingen 13 december 2006 respectievelijk 7 november 2006.

Gegeven het voorgaande komen hierna achtereenvolgens de relevante beleidskaders recreatie, verkeer, fietsen, natuur, ruimtelijke ordening, milieu, waterwinning en cultuurhistorie, landschap en archeologie aan de orde.

3.2 Beleidskader recreatie en vrije tijd

De behoefte aan een gevarieerde leefbare woonomgeving in met name het stedelijk gebied zal toenemen. De diversiteit van de vraag neemt toe. Om optimaal gebruik van het recreatieve aanbod te garanderen zal moeten worden geïnvesteerd in het verbeteren van de kwaliteit en de bereikbaarheid van de huidige en geplande recreatievoorzieningen en goede communicatie met de (potentiële) gebruikers. Het maatschappelijk rendement kan worden verhoogd door de oorzaak van non-participatie zoveel mogelijk weg te nemen.

In de Nota Ruimte (blz. 5 §2.1.5) wordt vastgesteld dat de kwantiteit en de kwaliteit van het groen in en om de stad de afgelopen decennia aanzienlijk zijn verminderd. Met name in de grote steden van de Randstad en ook rondom de steden bestaat een groot tekort aan vaar-, fiets-, wandel- en andere groene recreatiemogelijkheden. In relatie daarmee wordt uitgesproken dat aanbod van voldoende rode en groene ontspanningsmogelijkheden belangrijk is voor de leefbaarheid, het welzijn en de gezondheid van de bewoners en zelfs voor de economie. Gesteld wordt voorts (blz. 34 §3.4.5.4) dat toegankelijkheid en bereikbaarheid van de groene ruimte moeten worden verbeterd en vergroot, zowel door het wandel-, fiets- en waterrecreatienetwerk te vergroten als door belemmeringen weg te nemen. Tot slot worden de provincies gestimuleerd om de toegankelijkheid van natuurgebieden verder te vergroten.

In de Agenda voor een vitaal platteland (samenvatting en hoofdstuk 6, blz. 22 en verder) wordt geconstateerd dat er een tekort is aan recreatiegebieden zoals aantrekkelijke landschappen en groen (inclusief water) in de stedelijke leefomgeving. Daarnaast wordt uitgesproken dat de toegankelijkheid en bereikbaarheid van het agrarische cultuurlandschap kan worden verbeterd. In relatie daarmee wordt gesteld dat, wat betreft recreatie, om de stad het rijk een rol heeft bij de realisatie van de bestaande groenopgaven. Daaronder worden begrepen bufferzones die binnen de nationale stedelijke netwerken dienen als groene long en uitloopgebied voor de stedelingen. Tevens zorgt het rijk voor landelijke routenetwerken voor wandelen, fietsen en varen. In het verlengde daarvan wordt de provincies gevraagd meer mogelijkheden te ontwikkelen voor dagrecreatie, binnen het ruimtelijk kader zoals neergelegd in de Nota Ruimte. Immers, zo wordt gesteld, provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor een integrale ontwikkeling van rood en groen zowel in als om de stad en voor het creëren van voldoende mogelijkheden voor ontspanning en recreatie.

Blijkens het Collegewerkprogramma van de Provincie Zuid-Holland geven GS prioriteit aan natuur- en recreatiedoelen in de directe nabijheid van de steden, omdat hier de maatschappelijke behoefte aan natuur en recreatie het grootst is.

De afgelopen jaren is door de provincie Zuid-Holland veel aandacht besteed aan het tot stand komen van een netwerk van recreatieve routes. Dit zogenoemde Groene Netwerk vormt een samenhangend geheel van wandel-, fiets- en kanoroutes dat de recreatieve verbindingen tussen stedelijk en landelijk gebied verbetert en zo bijdraagt aan de recreatieve bruikbaarheid en diversiteit van het landelijk gebied.

In het verleden ontwikkelde de provincie Zuid-Holland zelf de recreatieve routes; de laatste jaren treedt de provincie vooral coördinerend op. Voor de planvoorbereiding, vergunningaanvragen en realisatie van Fietspad 370 heeft de provincie Zuid-Holland zich echter als eerstverantwoordelijke partij gesteld.

Met het Uitvoeringsprogramma Vrijetijd zet de provincie Zuid-Holland in op het verbeteren van de kwaliteit van de kustplaatsen en Zwakke Schakels en op de versterking en verbetering van het toeristisch-recreatieve aanbod in de Zwakke Schakels. Daarnaast is de bereikbaarheid kust van belang en het verknopen van de kust met de toeristisch-recreatieve voorzieningen in het achterland. Fietspad 370 draagt bij aan het behalen van de provinciale doelstellingen.

3.3 Beleidskader verkeer

Met de aanleg van het fietspad zijn overheids gelden gemoeid. Voorzover het geval is gelden beleidsregels voortvloeiend uit de Wet Herverdeling Wegenbeheer (1993).

3.4 Beleidskader fietsen

De Wereld Fietsconferentie Vélo Mondial 2000 ("Verklaring van Amsterdam" juni 2000) geeft aan dat alle mensen (inclusief kinderen) het recht zouden moeten hebben om een fiets te gebruiken wanneer zij dat willen. Het gebruik van de fiets vereist wereldwijd een positieve aanvaarding en moet bevorderd worden door alle betrokken organisaties en overheidsorganen. De oproep tot actie gericht aan volksvertegenwoordigers en beleidsambtenaren op elk niveau, de fietsindustrie en de internationale organisaties, luidt in hoofdlijnen als volgt:

- het recht om te fietsen voor alle bevolkingsgroepen, inclusief kinderen, te erkennen;
- het potentieel van fietsverkeer te erkennen, zowel bij het formuleren van beleid als bij de voorbereiding en uitvoering van projecten;
- de voorwaarden te vervullen om fietsgebruik aantrekkelijker te maken.

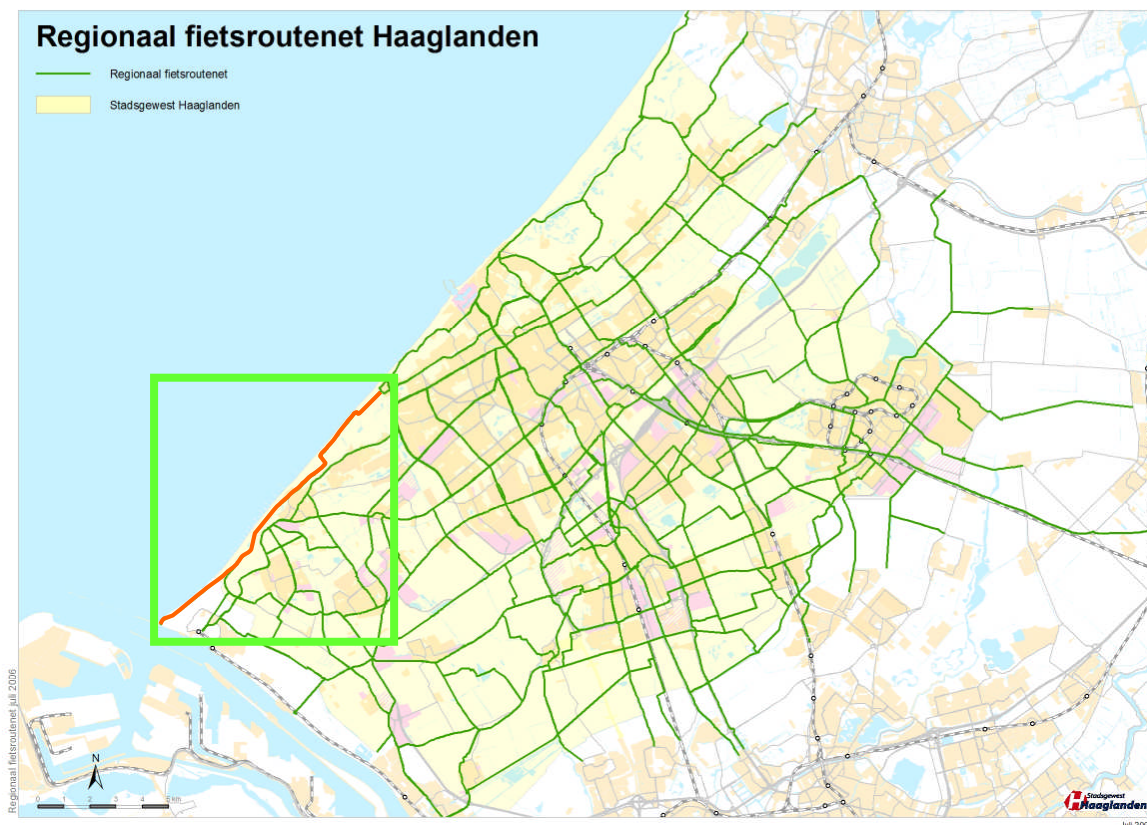
In de volgende vigerende en in de maak zijnde rijksnota's zijn uitspraken over fietsverkeer opgenomen: de Nota Ruimte, Structuurschema Groene Ruimte, Planwet Verkeer en Vervoer, Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, Nationaal Verkeers- en Vervoersplan, Nota Mobiliteit en Masterplan Fiets. Gesteld wordt daarin onder meer dat alle maatregelen op het gebied van ruimtelijke ordening, fietsinfrastructuur (fietspaden, tunnels, viaducten en overdekt/afgesloten fietsparkeren), bewegwijzering, voorlichting, educatie, wetshandhaving en "meten is weten/monitoring" bijdragen aan het bevorderen van het gebruik van de fiets en de verkeersveiligheid voor de fietsers. Binnen een gegeven ruimtelijke situatie levert de aanleg van nieuwe infrastructuur de grootste bijdrage in het fietsgebruik op.

De streekplannen van de provincie Zuid-Holland, het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (met als afgeleide het Fietsplan 2008), het Actieplan Toerisme. Het Regionaal Groenblauw Structuurplan en het Beleidsplan Milieu en Water besteden in globale zin, aandacht aan de fiets ten behoeve van het versterken van de bereikbaarheid van woon- en werkgebieden, recreatieterreinen en het landelijk gebied in z'n algemeenheid. Dit gebeurt uit het oogpunt van milieuvriendelijk vervoer met een duidelijke component voor de volksgezondheid.

Momenteel is er een bestaande fietsverbinding tussen Kijkduin en Hoek van Holland, zie figuur 3.1 oranje lijn. Deze fietsverbinding is opgenomen in het regionale fietsroutenet van Haaglanden. In 2006 heeft het algemeen bestuur van het stadsgewest Haaglanden het regionaal fietsroutenet vastgesteld. Dit fietsroutenet is mede de basis geweest voor het provinciale Fietsplan 2008.

GS hebben op 29 september 2009 het investeringsbedrag voor de kosten voor de voorbereiding en realisatie van het fietspad vastgelegd in het Meerjarenprogramma Provinciale Investerings 2010 t/m 2024 (MPI), als onderdeel van de provinciale begroting.

Figuur 3.1 *Regionaal fietsroutenet Haaglanden, versie juli 2006*



3.5 **Beleidskader natuur** *Natuurbeschermingswet 1998*

Sinds 2005 zijn de EU-Habitat- en Vogelrichtlijn via de Natuurbeschermingswet 1998 (Nb-wet) omgezet in Nederlandse wetgeving. De duinen tussen Kijkduin en Hoek van Holland zijn onderdeel van N2000-gebied 'Solleveld & Kapittelduin' zoals dat op grond van de Nb-wet in ontwerp is aangewezen (zie bijlage 1). In 1990 resp. 1995 zijn Solleveld en Kapittelduinen onder de toenmalige Natuurbeschermingswet 1967 aangewezen als twee afzonderlijke beschermde natuurmonumenten. Bij de definitieve aanwijzing als N2000-gebied komt de status als beschermd natuurmonument als zodanig te vervallen. De beschermende werking die op grond hiervan gold (c.q. tot de definitieve aanwijzing geldt) wordt geïntegreerd in die van het N2000-gebied.

Voor elk N2000-gebied dient een Beheerplan te worden opgesteld. Hierin wordt vastgelegd welke maatregelen genomen zullen worden om instandhoudingdoelen te realiseren. Het Beheerplan voor 'Solleveld & Kapittelduinen' is nog niet vastgesteld; wel is een conceptversie beschikbaar. Waar nodig en zinvol wordt hiermee in deze tracénota rekening gehouden.

Volgens artikel 19d van de Nb-wet is het verboden zonder vergunning een project –zoals de aanleg van een fietspad– te realiseren dat negatieve gevolgen kan hebben voor de kwaliteit van habitats en soorten waarvoor in het betreffende N2000-gebied een instandhoudingsdoelstelling geldt. Als significante effecten niet kunnen worden uitgesloten

moet een zogenaamde passende beoordeling worden uitgevoerd. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met mogelijke effecten van andere projecten, zogenaamde 'cumulatieve effecten'. Voor een project kan in principe alleen vergunning worden gegeven als de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast. Als de natuurlijke kenmerken wel worden aangetast kan een vergunning alleen worden gegeven als er voor het project geen alternatieve oplossingen zijn, sprake is van 'dwingende redenen van groot openbaar belang' en de gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen worden gecompenseerd ('ADC-criteria'). Voor de tracékeuze van Fietspad 370 is er van uitgegaan dat niet aan de ADC-criteria zal kunnen worden voldaan. Uitblijven van significante effecten op instandhoudingsdoelen is daarom bij het bepalen van het voorkeustracé als randvoorwaarde beschouwd.

Bij toetsing van tracéopties voor Fietspad 370 aan de Nb-wet staan de instandhoudingsdoelen van het N2000-gebied centraal. Op grond van het ontwerp aanwijzingsbesluit betreft dit in de eerste plaats oppervlak en kwaliteit van acht (sub)habitattypen (zie bijlage 1). De kwaliteitskenmerken dienen te worden afgeleid uit de zogenaamde profielendocumenten die door het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit voor elk habitatype zijn opgesteld. Daarnaast zijn uit de eerdere aanwijzingen als beschermd natuurmonument (aanvullende) doelstellingen afgeleid. Deze zijn omschreven in het (concept) Beheerplan en hebben, naast extra natuurtypen/habitats en soorten, betrekking op abiotische kenmerken en natuurschoon.

Het initiatief tot aanleg van Fietspad 370 hangt samen met de inmiddels gedeeltelijk gerealiseerde versterking van de Delflandse kust. Voor de tracéontwikkeling is van belang dat de begrenzing van het N2000-gebied (naar alle waarschijnlijkheid) hierdoor weliswaar opschuift tot de buitenteen van de versterking, maar dat direct na aanleg in de nieuwe duinregel nog geen habitats of andere natuurwaarden waarvoor instandhoudingsdoelen gelden aanwezig zullen zijn.

Flora- en faunawet

De Flora- en Faunawet (Ffw) regelt de bescherming van plant- en diersoorten. Beschermden soorten zijn expliciet benoemd in een Algemene Maatregel van Bestuur en daarbij ingedeeld in drie beschermingsregimes, te weten tabel 1 tot en met 3. Voor de aanleg van Fietspad 370 zijn alleen vrij streng beschermde soorten (tabel 2) en streng beschermde soorten (tabel 3) van belang. Alle soorten vogels vallen onder het strenge beschermingsregime. Op grond van artikel 75 kan voor negatieve beïnvloeding van beschermde soorten een ontheffing worden gegeven. Een belangrijk criterium daarbij is dat 'geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding' van de soort. Voor soorten van tabel 3 (waaronder in het plangebied voorkomende zandhagedis en rugstreeppad) wordt een ontheffing slechts gegeven indien er 'geen andere bevredigende oplossing' bestaat voor de voorgenomen activiteit. In veel gevallen kunnen negatieve effecten door mitigerende maatregelen worden vermeden. Voorbeelden hiervan zijn: niet uitvoeren van werkzaamheden in het broedseizoen en voorafgaand aan werkzaamheden wegvangen en elders weer uitzetten van beschermde soorten.

Ecologische Hoofdstructuur

Het studiegebied maakt in zijn geheel deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Dit betekent dat aan de hiermee beoogde doelen moet worden getoetst conform de richtlijnen van de nota 'Spelregels EHS' (2007). Dit is echter juridisch veel minder goed verankerd dan de toetsing aan de Nb-wet. Aangezien in het hele gebied een breed palet aan doelstellingen geldt vanwege de status als N2000-gebied voegt toetsing aan EHS-doelen in dit geval niets toe en wordt deze verder buiten beschouwing gelaten.

Wel is in de EHS sprake van een zelfstandige verplichting tot compensatie van negatieve effecten op grond van het zogenaamde Compensatiebeginsel EHS, zoals dit (in 1997) is uitgewerkt in een provinciale nota. Deze is anders en breder gedefinieerd dan compensatie in het kader van de Nb-wet. Aangezien het studiegebied tot de Ecologische Hoofdstructuur behoort, is het provinciale compensatiebeginsel van toepassing op een fietsverbinding door het duingebied tussen Kijkduin en Hoek van Holland, ook wanneer effecten niet significant zijn.

3.6 Beleidskader waterkering

De primaire functie van de duinen is het achterland beschermen tegen de zee. Het studiegebied valt binnen de huidige kern- en beschermingszoning van de buiten- en binnenduinen, waardoor de eisen en belangen van het Hoogheemraadschap van Delfland hier van toepassing zijn.

3.7 Beleidskader waterwinning

Het duingebied tussen de strandlagen Zuiderstrand 1 en Schelppad ten oosten van het bestaande fietspad is in het kader van de Provinciale Milieuverordening (PMV) aangewezen als waterwingebied. De criteria voor het vaststellen van de waterwingebiedzone zijn vastgesteld door de provincie in de zogenaamde "Berekeningsgrondslagen". Maatgevend voor de bescherming daarbij is een zone van 30 meter of 60 dagen. Dat betekent dat binnen een zone van 30 meter evenwijdig aan de (open en ondiepe) waterwinning geen activiteiten mogen plaatsvinden die mogelijk de waterwinning storen. De zone van 30 meter correspondeert met de eis dat eventuele verontreinigingen niet binnen 60 dagen mogen doordringen tot het waterwingebied.

Omdat het waterwingebied buiten het studiegebied valt en de zogenaamde "Berekeningsgrondslagen" niet van toepassing zijn buiten het waterwingebied respectievelijk in het studiegebied, zal de aanleg van een fietspad geen nadelige gevolgen hebben op de kwaliteit van het grondwater en daarmee het waterwinbelang geen schade toebrengen. Voor de aanleg van een fietspad in het studiegebied is de aanvraag van een ontheffing niet noodzakelijk.

3.8 Beleidskader ruimtelijke ordening

Binnen het studiegebied van Fietspad 370 zijn naast de vigerende bestemmingsplannen ook de op dit moment bekend zijnde en vastgestelde masterplannen van belang voor het bepalen van het voorkeurstracé.

Het gaat om:

- Bestemmingsplannen binnen de gemeente Den Haag
- Masterplan Kijkduin
- Bestemmingsplannen binnen de gemeente Westland
- Stedenbouwkundige Kaders vernieuwing Ter Heijde
- Bestemmingsplannen Gemeente Rotterdam/deelgemeente Hoek van Holland
- Masterplan Kaap de Goede Hoek en/of Badweg eo

3.9 Beleidskader milieu

Het ministerie van VROM kent de regelgeving voor de Strategische Milieubeoordeling (SMB). De SMB is gebaseerd op Europese Richtlijn 2001/42/EG en is bedoeld ter beoordeling van mogelijke gevolgen voor het milieu van ingrepen waarvoor geen milieueffectrapport (MER) opgesteld hoeft te worden. Dit is het geval voor Fietspad 370.

Gegeven deze richtlijn zal, ter uitvoering van de SMB-plicht, onder meer een milieuraapport opgesteld moeten worden voor plannen waarvoor een beoordeling is vereist op grond van de Habitatrichtlijn. Deze Tracénota heeft betrekking op een Habitatrichtlijngebied, maar is geen plan. Als zodanig is deze Tracénota niet SMB-plichtig. Omdat Solleveld & Kapittelduin naar verwachting in 2010 als N2000-gebied wordt aangewezen, is een herziening van de bestemmingsplannen -die onder meer betrekking hebben op dit gebied- echter wel onderhevig aan SMB-plicht (zie de Handreiking Strategische milieubeoordeling Zuid-Holland, pag. 5).

3.10 Beleidskader cultuurhistorie, landschap en archeologie

Cultuurhistorische waarden zijn van groot belang voor de kwaliteit van onze omgeving. Omdat ze kwetsbaar zijn, vergt het beheer zorg. Zeker in geval van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Provincie en gemeenten hebben met name via hun planologisch beleid (streekplan, bestemmingsplan) een grote (in)directe invloed op de ruimtelijke kwaliteit.

Met het opstellen van de provinciale kaartenserie 'Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland' (CHS) is niet alleen een grote hoeveelheid cultuurhistorische informatie bijeen gebracht, maar hebben de gegevens een onderlinge samenhang en waardering gekregen. De provincie verschaft daarmee een onderlegger voor een integraal en gebiedsgericht monumentenbeleid. Het studiegebied van Fietspad 370 behoort binnen de CHS tot de regio's Den Haag, Delfland-Schieland en Rijnmond, zie figuur 3.2.

Figuur 3.2 Fragment Cultuurhistorische kaart met gebiedsindeling CHS en studiegebied Fietspad 370



3.11 Beleidskader kunst

De provincie Zuid-Holland kent de 1%-regeling en heeft zodoende budget beschikbaar gesteld voor kunstuitingen in relatie tot Fietspad 370 en de kustversterking. Een programma met kunst moet gaan bijdragen aan de doelstelling van het fietspad en zorgen voor een toegevoegde waarde doordat het publiek in aanraking komt met kunst in de openbare ruimte.

De uitwerking en realisatie van het kunstprogramma langs het fietspad respectievelijk in de kustversterking vindt separaat van de realisatie van het fietspad plaats. Met een kunstplan, dat een soort programma van eisen zal omvatten, worden de vergunningverlenende instanties gepolst, alvorens tot selectie van de kunstenaars en nadere uitwerking wordt overgegaan.

Vooralsnog wordt langs het voorkeurstracé een drietal potentiële locaties worden opgenomen. Deze locaties zijn indicatief en kunnen tijdens de nadere uitwerking van het fietspad, het kunstplan en uiteraard de natuurtoets wijzigen.

4. HUIDIGE NATUURWAARDEN

Zoals uit de vorige hoofdstukken blijkt zijn natuur en met name aantrekkelijke recreatiegebieden schaars in de Randstad. In de duinen tussen Den Haag en Rotterdam bevindt zich een aantal gebieden waarin de 'Randstadbewoners' kunnen genieten van rust en ruimte. Duingebieden hebben in het algemeen veel te bieden, doordat het een afwisselend en gevarieerd landschap betreft met vele soorten planten en dieren. Solleveld & Kapittelduin is een belangrijke schakel in de ecologische structuur van de Nederlandse kustduinen. Veel bewoners uit de omgeving, maar ook (dag)toeristen, komen naar dit gebied toe om te genieten en te ontspannen. Doordat Solleveld & Kapittelduin echter een langgerekt en relatief smal duingebied betreft zijn de recreatieve mogelijkheden beperkt.

Het studiegebied voor Fietspad 370 betreft het duingebied tussen Kijkduin en Hoek van Holland. Dit duingebied heeft in het vigerende streekplan Zuid-Holland-West de kaartaanduiding: "Natuurgebied met (inter)nationale status". Tevens is aan het duingebied de status Habitatrictlijngebied toegekend. Het Habitatrictlijngebied 'Solleveld & Kapittelduin' heeft een oppervlakte van 716 hectare.

De duinen tussen Kijkduin en Hoek van Holland zijn relatief smal. Alleen bij Solleveld, direct ten zuiden van Den Haag, zijn ze wat breder. Hier bestaat een groot deel van het (binnen)duin uit zogenaamde Oude Duinen. Deze duinen zijn duizenden jaren ouder dan de 'gewone' Jonge Duinen en waren al voor de Romeinse tijd bewoond. Er zijn hier cultuurhistorisch waardevolle akker- en wallenstructuren die dateren uit de periode na de Middeleeuwen. Hier is de drinkwaterproductie van Dunea geconcentreerd. Meer landinwaarts is een goed ontwikkelde landgoederenzone, met onder andere het bekende landgoed Ockenburgh. Zeer bijzonder zijn enkele heidetereintjes. Voor het overige zijn de Oude Duinen voor een groot deel begroeid met duingraslanden van kalkarme bodems.

In de buitenduinen zijn meerdere zeewerende duinregels, waaronder de zeer recent aangelegde duinversterking. Hier komen helmvegetaties, droge duingraslanden van kalkrijke bodems en duindoornstruwelen voor. In Solleveld is een goed ontwikkelde overgangszone van jonge, reliëfrijke jonge duinen naar de oude, zure en grotendeels geëgaliseerde duinen van het Oude Duinlandschap. Bij Hoek van Holland zijn de duinen eveneens wat breder. Hier ligt onder andere het Vinetaduin. In 1970 zijn de duinen hier verder verbreed door aanleg van de Van Dixhoorndriehoek. Deze omgeving wordt gekenmerkt door uitgestrekte duindoornstruwelen waarin alleen verspreid nog droge duingraslanden te vinden zijn. In de centrale delen van de Van Dixhoorndriehoek zijn op kleine schaal vochtige duinvalleivegetaties aanwezig met bijzondere plantensoorten als *parnassia*. Ter hoogte van 's-Gravenzande zijn de duinen in 2009 verbreed door de aanleg van het Duincompensatieproject PMR. Dit bestaat nu voor het grootste deel uit kaal zand en een deels met helm beplante duinregel. Het is de bedoeling dat zich hier helmduinen ('witte duinen'), droge duingraslanden ('grijze duinen *kalkrijk*') en vochtige duinvalleien ontwikkelen. Iets noordelijker liggen tussen de duin en de Noordlandse Dijk het natuurgebied De Banken. De Banken zijn laag gelegen en nat, waardoor er duinplassen, duinmoerassen en vochtige duinvalleien te vinden zijn. Ook hier komen bijzondere duinvalleiplanten voor, maar ook voor vogels is het een belangrijk gebied. Er broeden tal van water- en moerasvogels. Buiten de broedtijd maken veel trekvogels en wintergasten zoals eenden en steltlopers van gebruik van dit kleinschalige 'wetland'.

Voor de vaststelling van de huidige natuurwaarden binnen het studiegebied is gebruik gemaakt van een groot aantal recente inventarisaties en karteringen van deelgebieden en het N2000-

gebied als geheel. De rapportage 'Tracénota fietspad 370 Kijkduin - Hoek van Holland - Deelstudie Natuur' van Vertegaal Ecologisch Advies en Onderzoek is de basis voor onderstaande beschrijving en toelichting van de huidige natuurwaarden.

De huidige natuurwaarden binnen het studiegebied worden beschreven aan de hand van het voor komen van:

- EU-habitattypen: zie paragraaf 4.1;
- overige natuurtypen: zie paragraaf 4.1;
- wettelijk beschermde soorten: zie paragraaf 4.2;
- aandachtsoorten: zie paragraaf 4.2.

4.1 Habitat- en natuurtypen

In bijlage 2 is de habitattypenkaart van Solleveld & Kapittelduinen weergegeven zoals deze recent is samengesteld ten behoeve van het Natura 2000 Beheerplan. De bijbehorende oppervlakken zijn weergegeven in tabel 4.1. Hieruit blijkt dat een groot deel van het studiegebied van ruim 700 hectare bestaat uit habitattypen van Bijlage 1 van de Habitatrichtlijn waarvoor in het kader van de (ontwerp)aanwijzing van 'Solleveld & Kapittelduinen' als N2000-gebied een instandhoudingsdoelstelling is geformuleerd. In het concept Natura 2000 Beheerplan (Royal Haskoning, 2010) is tevens de kwaliteit van de aanwezige habitats beoordeeld. Deze is vermeld in de laatste kolom van tabel 4.1

Voor het overige bestaat het studiegebied uit natuurtypen waarvoor geen Natura 2000-instandhoudingsdoelstelling geldt, zoals embryonale duinen, bloemrijke graslanden, duinruigten, duinplassen, duinmoeras en overige duinstruwelen.

Tabel 4.1 Oppervlakken en kwaliteit van EU-habitattypen in 'Solleveld & Kapittelduinen'

EU-habitatype		oppervlak (ha)	kwaliteit
H2120	Witte duinen	53 ha	matig
H2130A	Grijze duinen <i>kalkrijk</i>	66 ha	goed/matig/slecht
H2130B	Grijze duinen <i>kalkarm</i>	123 ha	overwegend goed
H2150	Duinheide met struikhei	4 ha	matig
H2160	Duindoornstruwelen	144 ha	groot deel goed
H2180A	Duinbossen <i>droog</i>	62 ha	overwegend goed
H2180C	Duinbossen <i>binnenduintrand</i>	139 ha	matig
H2190B	Vochtige duinvalleien <i>kalkrijk</i>	3 ha	matig, deels slecht
totaal		594 ha	

Het areaal grijze duinen *kalkrijk* en *kalkarm* is relatief gering. Het is sterk afgenomen onder invloed van uitbreiding van duin(doorn)struwelen, overbetreding en vergrassing. Het oppervlak van de habitattypen vochtige duinvalleien en duinheide met struikhei is gering. Beide typen komen alleen zeer lokaal voor.

De kwaliteit van de habitattypen witte duinen, duinheide met struikhei, duinbossen *binnenduintrand* en vochtige duinvalleien *kalkrijk* is overwegend matig. Die van grijze duinen *kalkrijk* deels goed, maar deels ook matig en slecht. Dit heeft te maken met uiteenlopende factoren als de matige kwaliteit van de vegetatie, ontbreken van typische soorten of een matige structuur.

Ter plaatste van het in 2009 aangelegde duincompensatieproject PMR en de in 2010 aangelegde delen van de kustversterking zijn nog geen habitats aanwezig. Kaal zand en terreinen met helmaanplant worden niet beschouwd als natuurlijke habitats. In de komende jaren zullen zich hier geleidelijk natuurlijke vegetaties ontwikkelen die wel kwalificeren als

habitattypen. Vooral het areaal witte duinen zal hierdoor toenemen. In het duincompensatieproject PMR zullen daarnaast ook grijze duinen *kalkrijk* en vochtige duinvalleien *kalkrijk* ontstaan.

4.2 Beschermde soorten en aandachtsoorten

De natuurwaarde van het studiegebied blijkt tevens uit het voorkomen van een groot aantal beschermde soorten en andere aandachtsoorten, zoals soorten van de Rode Lijst, verdeeld over tal van soortgroepen. Omdat relevante tracéopties voor Fietspad 370 overwegend in de buitenduinen zijn gesitueerd, is onderstaande beschrijving toegespitst op dit deel van het studiegebied.

4.2.1 Paddestoelen

In de buitenduinen van het studiegebied komen onder andere de volgende kenmerkende paddestoelen van de Rode Lijst voor: zeeduinchampignon, paarssteelschijnridderzwam, kegelmorielje, gewone morielje en, vermoedelijk, duinstinkzwam. Geen van deze soorten is beschermd.

4.2.2 Hogere planten

De belangrijkste aandachtsoorten in de buitenduinen (witte duinen) zijn blauwe zeedistel en zeewolfsmelk. De blauwe zeedistel is beschermd (tabel 2 Ffw) en komt vooral rond strandslagen veel voor. De zeewolfsmelk is een Rode Lijstsoort en komt vooral rond Ter Heijde voor; elders is deze soort zeldzaam. In de droge duingraslanden (grijze duinen) komen tal van Rode Lijstsoorten voor, zoals kleverige reigersbek, gewone vleugeltjesbloem, driedistel en het zeldzame glad biggenkruid. Geen van deze soorten is beschermd. In de vochtige duinvalleien in De Banken en de Van Dixhoorndriehoek komen meerdere beschermde en Rode lijstsoorten voor, waaronder diverse orchideeënsoorten en *parnassia*.

4.2.3 Nauwe korfslak

De nauwe korfslak is streng beschermd op grond van zijn status als soort van de Habitatrichtlijn. Bij de definitieve aanwijzing van 'Solleveld & Kapittelduinen' als N2000-gebied wordt naar verwachting een instandhoudingsdoelstelling voor deze soort van kracht. De enige grotere populatie is aanwezig in het Vinetaduin bij Hoek van Holland (buiten de invloedssfeer het Fietspad 370). Daarnaast is direct ten zuiden van Ter Heijde, in de buitenduinen, een (zeer) kleine populatie aangetroffen.

4.2.4 Reptielen en amfibieën

Verspreid over het hele gebied komt als kenmerkende duinsoort de zandhagedis voor. Hij leeft in droge duingraslanden en omliggende struwelen. De rugstreepd pad plant zich voort in de verspreid aanwezige duinvalleien, duinplassen en poelen. Na de zomer trekt deze soort over vrij grote afstanden de aangrenzende duinen in en graaft zich daar in om te overwinteren. Beide soorten zijn streng beschermd.

4.2.5 Vogels

In de duinen van het studiegebied komen vele tientallen soorten broedvogels voor. Alle soorten, ook algemene, zijn beschermd.

De meest waardevolle soorten broedvogels van de open vegetaties buitenduinen zijn graspieper, veldleeuwerik, patrijs, tapuit en roodborsttapuit. Van deze soorten komen alleen graspieper en roodborsttapuit vrij algemeen voor, de ander zijn zeer schaars. Bijzondere broedvogelsoorten van duinstruwelen in het buitenduin zijn nachtegaal, kneu, sprinkhaanzanger, grasmus en braamsluiper. Deze soorten zijn, mede dankzij de

struweelrijkdom van het studiegebied, veel algemener. Verspreid over het gebied broeden vele tientallen paren met als meest algemene soort de grasmus (circa 130 broedparen).

Broedvogels van natte biotopen komen voor in de natte delen van de Van Dixhoorndriehoek, in De Banken en rond de infiltratieplassen in Solleveld, de meeste op grote afstand van mogelijke fietspadtracés. De broedvogels van De Banken zijn het meest relevant. Hier broeden als bijzondere soorten van duinmeertjes en duinmoerassen; slobbeend, zomertaling, tureluur, blauwborst, kleine karekiet en rietgors. De aantallen zijn gering.

De hele kust is voor veel vogels van belang als trekroute. Rusten en foerageren gebeurt vooral door lijsterachtigen in de vele besdragende struwelen en door eenden en steltlopers in en rond de duinplassen van De Banken.

4.2.6 Zoogdieren

Het studiegebied is voor zoogdieren van geringe betekenis. Verspreid over het hele gebied komt het konijn voor, sinds enkele jaren een soort van de Rode Lijst en tevens 'typische soort' van het habitatype grijze duinen. De aantallen lijken zich de laatste jaren te herstellen van een sterke achteruitgang in de jaren negentig. In het Vinetaduin zijn bunkers aanwezig waar veel vleermuizen overwinteren. In de buitenduinen zijn geen zomer- of winterverblijven van vleermuizen aanwezig. Het gebied rond de tracé-opties voor Fietspad 370 wordt slechts in beperkte mate door vleermuizen als foerageergebied of trekroute gebruikt.

In juridische zin is vooral het voorkomen van beschermde soorten van tabel 2 en 3 van de Flora- en faunawet van groot belang: met name blauwe zeedistel (tabel 2 Ffw), rugstreeppad en zandhagedis (beide tabel 3 Ffw). Tevens zijn alle (inheemse) vogelsoorten en alle vleermuizen streng beschermd op grond van Flora- en faunawet.



blauwe zeedistel



helm



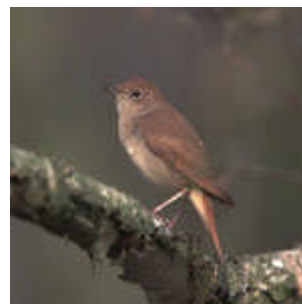
parnassia



tapuit



rietgors



nachtegaal

5. BELANGEN EN GEBRUIKSFUNCTIES

Naast natuur herbergt het studiegebied belangen en gebruiksfuncties die van betekenis (kunnen) zijn bij de beoordeling van de tracés voor Fietspad 370. Eén van de zwaarste punten waarop de tracés worden beoordeeld, betreft de (effecten op de) natuurwaarden, waarvan in het vorige hoofdstuk een overzicht is gegeven van de aanwezige natuurwaarden. Daarnaast kunnen onder meer het belang van de aanwezigheid van ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen), de bestaande eigendomsverhoudingen, het huidige recreatieve en bedrijfsmatige gebruik de beoordeling en daarmee de vaststelling van de voorkeursvariant van het tracé beïnvloeden.

In dit hoofdstuk zal een beschrijving worden gegeven van de bestaande en toekomstige situatie van de belangen en gebruiksfuncties binnen het studiegebied. Doel hiervan is het scheppen van een referentiekader voor het beoordelen van de belangen en de gebruiksfuncties bij de bepaling van het voorkeurstracé. Daarom wordt ook een beeld gegeven van voorzienbare veranderingen los van de geplande ingreep. Over de toekomstige ontwikkelingen binnen het studiegebied is informatie ingewonnen bij de volgende instanties:

- Dunea inzake (toekomstige) ontwikkelingen op het gebied van waterwinning en terreinbeheer alsmede mogelijke herinrichting van locatie Solleveld;
- Hoogheemraadschap van Delfland vanwege (toekomstige) ontwikkelingen met de opslag- en kantoorlocaties en het gebruik van de dienstwegen;
- de gemeente Den Haag vanwege (eventuele) ontwikkelingen aan de westrand van Den Haag, waaronder het Masterplan Kijkduin;
- de gemeente Westland vanwege (eventuele) ontwikkelingen in Ter Heijde;
- de gemeente Rotterdam vanwege (eventuele) ontwikkelingen aan de Badweg en omgeving.

5.1 Inleiding

De duinen moeten in de eerste plaats voorkomen dat West-Nederland onderstroomt. De primaire functie van de duinen is de bescherming van het achterland tegen de zee. De primaire zeewering, de buitenduinen, is het kwetsbaarste deel van de duinen omdat de wind en soms de zee hier vrij spel hebben en er weinig wil groeien. De bescherming wordt "kunstmatig" bewerkstelligd door het planten van helmgras of door rijen dicht bijeen staande boomtakken en riet. Het hoogheemraadschap, als beheerder, stelt hoge eisen aan het waterstaatkundig functioneren van de primaire zeewering.

Naast een beschermende functie hebben de duinen nog een andere belangrijke functie, namelijk die van drinkwaterwinning. Dunea heeft, als duinwaterbedrijf, in Solleveld een locatie waar duinwater wordt gewonnen. Vanwege de duinwaterwinning zijn restricties verbonden aan met name het betreden van het gebied. Het waterwingebied behoort echter niet tot het studiegebied, waardoor gebruiksfuncties en belangen niet het tracé voor Fietspad 370 beïnvloeden. Daarnaast is Dunea beheerder van het gebied Solleveld bestaande uit de deelgebieden Solleveld, Polanenduin en De Geest. In de beheersvisie Berkheide/Meijndel/Solleveld komen het beleid en beheer van de maatschappelijke functies uitvoerig aan de orde. Op dit moment werkt de provincie Zuid-Holland, in het kader van de aanwijzing tot Habitatrichtlijngebied, aan een Beheerplan Natura-2000 voor Solleveld & Kapittelduin.

In de 20-ste eeuw nam de interesse voor het kustgebied als ontspanningsgebied toe. In de jaren '20 verschenen in de duinen zodoende fiets- en wandelpaden. Eerst ging het om kleine

aantallen recreanten, maar vanaf de jaren '50 is het (dag)toerisme op gang gekomen. Naast het strand kwamen ook de duinen in de belangstelling.

Natuur en recreatie hoeven geen vijanden van elkaar te zijn. Vele vormen van recreatie, zoals wandelen en fietsen, zijn goed in te passen in het kwetsbare duingebied, als men zich maar aan de regels houdt. Door een goede inrichting van natuurgebieden is er ruimte voor zowel planten en dieren om te leven als voor de mensen om van die natuur te genieten. Het zoneren van natuurgebieden is een goede methode om dit voor elkaar te krijgen. In sommige delen veel fiets- en wandelpaden: hier kunnen veel mensen komen. In andere delen weinig of geen fiets- en wandelpaden of soms alleen maar zandpaden: hier komen geen of maar weinig mensen en is er voldoende rust voor planten en dieren. Op deze wijze kunnen fietsers en wandelaars de natuur in de duinen ten volle beleven zonder de natuur al te veel te verstoren.

Tussen de strandslagen Arendsduin en Vluchtenburg is een duingebied gerealiseerd als compensatie voor de aanleg van de Tweede Maasvlakte. Zodoende kan in dit gebied geen ingreep worden gepleegd door de aanleg van een fietspad. Dit duingebied behoort dan ook niet tot het studiegebied voor Fietspad 370. In de tracénota wordt dit natuurgebied aangeduid als duincompensatieproject PMR.

Archeologisch waardevolle gebieden kunnen worden aangewezen als Archeologisch Monument op grond van de Monumentenwet. Het gaat hierbij om (wetenschappelijke) kwaliteit, zeldzaamheid en contextwaarde. Naast dergelijke wettelijk beschermde archeologische monumenten zijn op grond van inter- en extrapolatie van opgravingen en proefboringen gebieden van hoge archeologische waarden aangegeven, waarmee voorzichtig moet worden omgegaan.

5.2 Zeewering Delflandse kust

De Delflandse kust is een van de 'zwakke schakels' in de Nederlandse zeewering. Deze smalle kustgebieden zijn in de toekomst niet sterk genoeg om het achterland te beschermen tegen de stijgende zeespiegel.

De Delflandse kust is ongeveer vijftien kilometer lang en loopt vanaf de zuidelijke havendam van Scheveningen tot aan Hoek van Holland. De kust is nú veilig, maar niet op lange termijn. Om ook over vijftig jaar de stijgende zeespiegel en de krachtigere golven te weerstaan, wordt de Delflandse kust versterkt. Dit wordt gedaan door extra duinen aan te leggen aan de zeezijde van de bestaande duinen en het strand breder te maken. De werkzaamheden vinden plaats tot eind 2011. Allereerst is tussen 's-Gravenzande en Hoek van Holland het duincompensatieproject PMR aangelegd. Om overlast zo veel mogelijk te beperken vinden de meeste werkzaamheden in het najaar en de winter plaats.



Zeewering Delflandse kust
ten zuiden van Ter Heijde vanuit het zuiden



Verbreding Delflandse kust in uitvoering
ten noorden van Ter Heijde vanuit het noorden

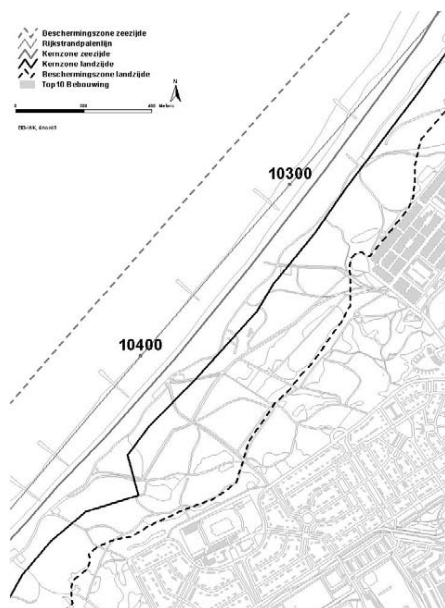
De badplaats Kijkduin krijgt een extra duinenrij en een breder strand. Vanwege de bredere duinen worden de strandopgangen Zuiderstrand 1 t/m 5 verlengd en een gedeelte van de paden vernieuwd. Ten zuiden van Kijkduin, vanaf de parkeerplaats aan de Machiel Vrijenhoeklaan, komt er nog een extra strandopgang.

Ter hoogte van Solleveld komt een extra duinenrij en een breder strand. De strandopgangen over de duinen -Watertoren en Schelpspad- worden verlengd.

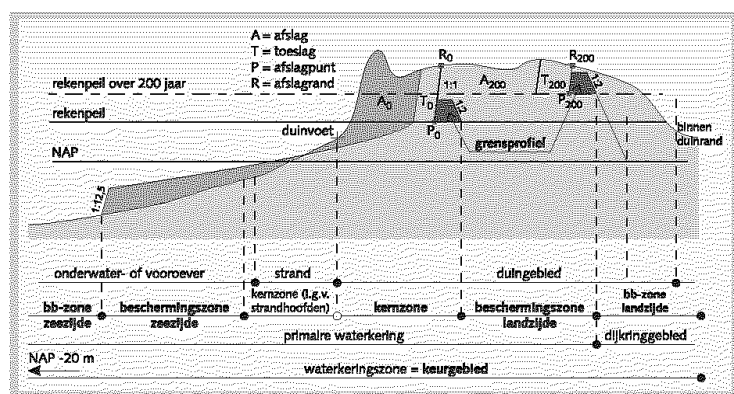
Bij Ter Heijde komt uitsluitend een extra duinenrij. Deze is echter minder breed dan de extra duinenrij ter hoogte van Kijkduin en Solleveld. Het strand is breed genoeg dankzij zandopsputtingen in 2003 en 2004. De strandopgangen over de duinen -Molenslag, Karel Doormanweg en Strandweg- worden verlengd.

Tussen Ter Heijde en 's-Gravenzande (De Banken) wordt het strand breder en het duin ook. De strandopgang Arendsduin wordt verlengd. Vanaf de strandopgang Arendsduin vindt aansluiting plaats op het duincompensatieproject PMR.

Figuur 5.1 Een gedeelte uit de Legger Zeewering
bron: Handreiking Watertoets



Figuur 5.2 Het principe van de ligging van de kernzone, beschermingszone en buitenbeschermingszones
(uit: Leidraad Zandige Kust, TAW 2002; bron Handreiking watertoets)



Een groot deel van het studiegebied van Fietspad 370 behoort tot de primaire waterkering. De kern- en beschermingszones van een primaire waterkering kennen geen vaste maat. In de Legger Zeewering van het Hoogheemraadschap van Delfland zijn de begrenzingen vastgelegd. De landwaartse begrenzing van de kernzone vormt de lijn circa 300 meter landwaarts van de rijksstrandpalenlijn. In enkele gevallen, zoals bij Ter Heijde, is deze zone veel breder. Direct ten zuiden van Ter Heijde is de kernzone juist smaller. Hier heeft deze ongeveer de breedte van het duingebied ter plekke (circa 150 meter). Verder zuidwaarts richting Hoek van Holland wordt de kernzone weer breder (tot meer dan 1000 meter). De landwaartse begrenzing van de beschermingszone wordt grotendeels gevormd door de lijn 600 meter landwaarts van de rijksstrandpalenlijn. Op enkele plekken wordt de beschermingszone gevormd door de lijn 350 meter uit de rijksstrandpalenlijn. Voor de exacte ligging wordt verwezen naar de Legger Zeewering, zie figuur 5.1 en 5.2.

5.3 Wandelaars, ruiters en fietsers

Ruiters zijn op dit moment in beperkte mate en in principe uitsluitend op de daarvoor aangegeven paden toegestane gebruikers van het duingebied. Ook voor de wandelaars zijn nagenoeg geen aangegeven paden aanwezig. Zij kunnen gebruik maken van het aanwezige fietspad, waar op enkele delen naast het fietspad een verhard voetpad is gelegen. Omdat het duingebied Solleveld&Kapittelduin een relatief smalle duinstrook betreft, is er zodoende een zeer beperkt netwerk voor zowel wandelaars, ruiters als fietsers.

5.3.1 Wandelaars

De officiële wandelpadenstructuur in het studiegebied is zeer beperkt. Evenwijdig aan de kustlijn tussen strandslag Schelppad en Molenslag is een on- of halfverhard wandelpad gelegen op en onderaan de slaperdijk. Dit gebied wordt voornamelijk gebruikt voor het uitlaten van honden. Tussen strandslag Molenslag en de noordkant van Ter Heijde ligt evenwijdig aan de zeezijde van het fietspad een verhard wandelpad. Tevens zijn tussen strandslag Vluchtenburg en Badweg vele illegale wandelroutes (zandpaden) aanwezig. Op luchtfoto's zijn deze 'olifantenpaden' duidelijk zichtbaar.

Indien voor een tracé van Fietspad 370 het verleggen van een officieel bestaand wandelpad noodzakelijk maakt, dan wordt voor een nieuw vrijliggend wandelpad de volgende maatvoering voorgesteld:

- een onverhard of halfverhard pad met een breedte van 2,00 meter.

5.3.2 Ruiters

De ruiters beschikken uitsluitend tussen de strandslag Vluchtenburg en Badweg over een officieel ruiterspad. Verder maken de (bereden) ruiters voornamelijk gebruik van (de bermen langs) het fietspad dan wel het strand om de kustlijn te volgen.

Indien voor een tracé van Fietspad 370 het verleggen van een officieel bestaand ruiterspad noodzakelijk maakt, dan wordt voor een nieuw vrijliggend ruiterspad de volgende maatvoering en afzetting voorgesteld:

- een onverhard (mul zand) pad met een breedte van 2,00 meter;
- voldoende en veilige zone indien het nieuwe ruiterspad evenwijdig aan een ander pad en/of langs (prikkelraad)afzetting leidt;
- het toepassen van glad draad aan de zijde van het ruiterspad bij gebruik van afzetting.

5.3.3 Fietzers

Fietsen is thans in het studiegebied uitsluitend mogelijk en toegestaan over het asfaltverharde fietspad (landelijk fietspad 1). Direct buiten het studiegebied liggen parallel aan de kustlijn, langs de provinciale weg N211 (Haagweg) aan weerszijde aanliggende respectievelijk vrijliggende fietspaden met tegelverharding.

Maatschappelijk belang recreatief fietsen

Het besluit van PS fungeert als aanzet tot het realiseren van Fietspad 370 in toekomstig duingebied. Zowel PS als de gemeenten Den Haag, Westland en Rotterdam erkennen dat de maatschappelijk behoefte aanwezig is voor recreatie, en in het bijzonder fietsen, door het duingebied van de Delflandse kust. Daarmee kan worden geconcludeerd dat er een maatschappelijke belang in het geding is. Vooralsnog is er geen verdere onderbouwing, in de vorm van een (achtergrond)studie, verricht naar het maatschappelijk belang van de geplande fietsverbinding.

De redenering daarbij is als volgt. De overheid heeft, gelet op de Grondwet, de verplichting om recreatie mogelijk te maken. De behoefte aan recreatieve voorzieningen is groot en zal verder toenemen. Dat geldt ook voor de regio's Den Haag en Rotterdam. Het aanbod aan recreatieve voorzieningen voor fietsers in de regio's Den Haag en Rotterdam blijft nu al achter bij elders. Wanneer dat aanbod niet wordt vergroot zal het zeker niet voorzien in de toekomstige behoefte.

Gebieden met nieuwe recreatieve voorzieningen voor de fiets zijn in de regio Den Haag moeilijk te vinden. Een fietspad door een recreatief aantrekkelijk gebied, zoals de duinen, is één van de weinige mogelijkheden om daar verandering in te brengen. Fietspaden door stedelijke gebieden zijn duidelijk minder aantrekkelijk.

Het bieden van mogelijkheden aan de mensen voor vrijetijdsbesteding is een kerntaak van de overheid. Uitgangspunt is dat de overheid voorwaarden moet scheppen voor vrijetijdsbesteding. In de Grondwet is dat als volgt verankerd (artikel 22, lid 3) 'De overheid schept voorwaarden voor maatschappelijke en culturele ontplooiing en voor vrijetijdsbesteding'. Recreatie is hiermee een grondrecht geworden.

In ons land is het aanbod van recreatiegebieden kleiner dan de vraag ernaar. Voor het rijk vloeien daar onder meer de volgende beleidsopgave uit voort (Meerjarenprogramma Vitaal Platteland, april-2004, pag. 9):

- realiseren van grootschalige recreatiegebieden in de stedelijke omgeving;
- verbeteren van de toegankelijkheid van het platteland voor recreanten;
- realiseren en instandhouden van landelijke routenetwerken voor wandelen, fietsen en varen.

Recreatief fietsen is een vorm van vrijetijdsbesteding, waarvoor de overheid van oudsher faciliterend optreedt. Daarom zijn er in Nederland veel recreatieve fietspaden. Bevorderlijk voor de overheidsinzet voor recreatief fietsen is de relatie van deze vorm van vrijetijdsbesteding met twee andere kerntaken van de overheid, te weten gezondheidszorg en milieubeheer. Recreatief fietsen heeft evenals wandelen een positieve invloed op de gezondheid. Deze vormen van recreatie worden in de strijd tegen overgewicht, hart- en vaatziekten en suikerziekte zelfs effectiever geacht dan fanatiek sporten!

De mogelijkheid tot recreatief fietsen dichtbij huis is een alternatief voor recreatieve vrijetijdsbestemmingen op grotere afstand van de woning, die dan per auto worden bezocht. Als zodanig is het creëren van mogelijkheden voor recreatief fietsen startend bij de woning een rem op de automobilititeit. Dit past bij het streven van de overheid om milieuvervuiling door auto's waar mogelijk terug te dringen.

Nederland is een echt fietsland en staat wereldwijd gezien op nummer 1 wat betreft het fietsbezit per inwoner. Fietsen is na wandelen (76%) de meest beoefende recreatieve activiteit (NRIT, 2003).

Het blijkt dat mensen tussen de 15 en 29 jaar relatief weinig fietsen en mensen in de leeftijd boven de 50 jaar relatief veel. De vraag naar mogelijkheden voor recreatief fietsen zal in de toekomst, vanwege de vergrijzing, toenemen: ouderen fietsen namelijk meer dan jongeren. Berekend is dat de vraag naar mogelijkheden voor recreatief fietsen in 2020 20 % hoger zal zijn dan nu het geval is. Bovendien zal in zijn algemeenheid de bevolking in de regio van Fietspad 370 de komende jaren toenemen, gelet op de te realiseren verstedelijkingslocaties.

Of mensen daadwerkelijk gaan fietsen, hangt onder meer af van de kwaliteit van het aanbod in de directe omgeving. Deze kwaliteit is zeker voor fietsen van belang, want alhoewel steeds meer mensen hun fiets op de auto zetten (fietsendraagrek) en zo de keuzemogelijkheden sterk vergroten, blijft gelden dat de meerderheid van de recreatieve fietsers de fietstocht start direct vanuit de eigen woning.

Van groot belang is dus de kwaliteit van de aangeboden fietsmogelijkheden. Uit onderzoek onder fietsers naar de belangrijkste kwaliteitsindicatoren voor recreatief fietsen (Goossen et al, 1997) blijkt dat de belangrijkste indicator de mate van stilte is, grondgebruik in de zin van terreintypen op de tweede plaats komt en vrije toegang tot natuurgebieden de derde plaats inneemt.

Vastgesteld is voorts dat wat betreft terreintypen de hoogste waardering bestaat voor zand-, heide- en duingebieden, gevolgd door bosgebieden, terwijl verstedelijkt gebied de laagste waardering krijgt.

Uit onderzoek (1986) blijkt dat de fietser die gebruik maakt van een gewone fiets een gemiddelde snelheid heeft van 11 km per uur terwijl een gebruiker van een (semi-)sportfiets gemiddeld 16 km per uur fietst (Goossen, 1990). Gegeven het feit dat het gemiddelde fietstochtje 2 uur in beslag neemt, betekent dit dat fietsers rondjes maken van 22 km tot 32 km.

Binnen het studiegebied is het huidige fietspad het enige recreatieve fietspad tussen Kijkduin en Hoek van Holland dat (gedeeltelijk) door het duingebied voert. Overige (regionale) fietspaden voeren door (ver)stedelijk(t) gebied en zijn voor de recreant vele malen minder aantrekkelijk, mede omdat deze fietspaden direct naast provinciale hoofdwegen zijn gelegen. Daarmee is er feitelijk geen keuze voor een gemiddeld recreatief fietstochtje in het gebied tussen Kijkduin en Hoek van Holland. Van het bestaande fietspad wordt met name zomers door een grote diversiteit van fietsers gebruik gemaakt. Naast strandbezoekers en (groot)ouders met kinderen, zijn het ook de racefietsers die dit relatief rechte, vlakke en geasfalteerde pad graag gebruiken om kilometers te maken.

Binnen het gebied tussen Kijkduin en Hoek van Holland en omstreken is het duingebied verreweg het meest aantrekkelijke gebied om te gaan fietsen. Verwacht mag daarom worden dat veel fietsers voor een recreatieve fietstocht het duingebied en de kust verkiezen. Of zij dat daadwerkelijk zullen doen is mede afhankelijk van de bereikbaarheid.

Bij realisatie van Fietspad 370 krijgen de bewoners en bezoekers van het gebied binnen het fietsbereik geen nieuw gebied tot hun beschikking. Wel worden door de aanleg van de nieuwe fietsverbinding en behoud van het bestaande fietspad, de diversiteit en de spreiding vergroot. Daarnaast wordt de beleving en het gevoel van het direct langs de kust fietsen versterkt. Wanneer het fietspad zodanig wordt ingericht waardoor het voor racefietsers minder aantrekkelijk wordt om hiervan gebruik te maken, dan is er nergens anders in de omgeving van deze omvang en met deze kwaliteit een recreatieve fietsverbinding aanwezig.

De mogelijkheden die Fietspad 370 de bewoners en bezoekers biedt zijn nergens anders te realiseren. Alle nieuwe mogelijkheden voor (recreatief) fietsen zijn opgenomen in het provinciaal Fietsplan 2008. Waar kan worden gefietst is met andere woorden al een fietspad gepland. Fietspad 370 kan daarbij opgenomen worden in de (inter)nationale kustfietsroute en sluit aan op de internationale fietsroute Rijn-Delta tussen Bazel en Hoek van Holland. Daarbij bewerkstelligt het nieuwe fietspad, in combinatie met het bestaande fietspad, de mogelijkheden om door gebruik van nieuw en bestaand fietspad diverse (kortere) fietstochtjes te maken, met verschillende belevingen van het terreintype duin.

Een alternatief voor Fietspad 370 met vergelijkbare kwaliteit is niet te vinden in het studiegebied. In theorie zou men in de bestaande duinen aan andere tracés kunnen denken. Deze zullen echter meer natuurschade veroorzaken en daarom niet voldoen aan de gestelde opdracht en ook meer weerstand oproepen.

In de huidige situatie vormen de aanliggende fietspaden langs de provinciale weg N211 ook een verbinding tussen Den Haag/Kijkduin en Hoek van Holland. Naast het feit dat deze verbinding voornamelijk door stedelijk en kasgebied gaat, is het ook een verbinding die langer is en veel minder recreatief en attractief. Het is meer een utilitaire fietsverbinding voor woon-werkverkeer.

Zoals in het voorafgaande verwoord, wordt met Fietspad 370 de kwaliteit van de fietsmogelijkheden in het gebied verbeterd. Dat trekt nieuwe fietsers aan, en zal bestaande fietsers tot meer gebruik verleiden.

Gezien het voorgaande, kan volgens de volgende redenering worden geconcludeerd dat de aanleg van Fietspad 370 maatschappelijk gezien van belang is, gelet op de volgende overwegingen:

- de overheid heeft tot taak om recreatief fietsen mogelijk te maken en te bevorderen;
- de behoefte aan recreatief fietsen zal de komende jaren toenemen;
- in de regio's en met name het studiegebied is nu al een groot tekort aan mogelijkheden voor recreatief fietsen;
- het bestaande tekort aan lokale en regionale recreatieve fietsmogelijkheden mag niet verder toenemen maar moet worden gereduceerd;
- de huidige mogelijkheden voor het maken van een leuk fietstochtje worden door de aanleg van Fietspad 370 aanzienlijk vergroot;
- een fietspad door de duinen is recreatief gezien aantrekkelijker dan een route langs wegen;

- naar verwachting zal het aantal fietsers dat gebruik gaat maken van zowel het bestaande fietspad als Fietspad 370 toenemen ten opzichte van de huidige situatie.

5.4 Landschap, archeologie en cultuurhistorie

Het duingebied tussen Kijkduin en Hoek van Holland wordt gekenmerkt door de 'inklemming' tussen stedelijk gebied en de kust.

5.4.1 Landschap

Vanaf de Hoek van Hollandlaan voert het bestaande fietspad door de puinduinen en langs de Machiel Vrijenhoeklaan, die toegang geeft tot het vakantiepark Kijkduin. Ten zuiden van het vakantiepark ligt het 135 hectare duingebied Solleveld. In het overgrote deel van dit gebied vindt duinwaterwinning plaats, waar voornamelijk oud duin van ver vóór het begin van de jaartelling het beeld bepaalt.



Solleveld (links boven, vanuit westen), Ter Heijde (rechts boven, vanuit oosten), De Banken (links onder, vanuit zuiden) en Van Dixhoorndriehoek (rechts onder, vanuit zuiden) in vogelvlucht

Vanaf Schelppad wordt het duidelijk dat het Westland nadert. Achter de Slaperdijk is de glastuinbouw zichtbaar. Ter hoogte van Ter Heijde voert het huidige fietspad tussen het karakteristieke duindorp en de nieuwbouw van Monster.

Ten zuiden van Ter Heijde ligt het natuurgebied De Banken. De Banken bestaat uit een zuidelijk en een noordelijk deel, dat wordt gescheiden door strandopgang Beukel. De banken vormen samen een 90 hectare grote duinvallei. Het bestaande fietspad ligt in de overgang van het natuurgebied aan de westzijde en een groot glastuinbouwgebied en het vakantiepark annex camping Vluchtenburg aan de oostzijde.

Het meest zuidelijke deel van het studiegebied wordt gevormd door de Van Dixhoorndriehoek. De 'driehoek' is ontstaan vanuit een kustuitbreidingsproject. In 1981 is bijna 20 miljoen kubieke meter zand uit de Euro-Maasgeul ten noorden van de Noorderdam gestort en opgebracht in een driehoek met een korte zijde van 800 m en een lange zijde van enkele kilometers. Na de aanleg van een kunstmatige eerste duinenrij heeft het gebied zich op natuurlijke wijze ontwikkeld, waarbij duingebied is ontstaan dat bekend staat als de Kapittelduinen. De luchtfoto's geven een beeld van hetgeen hiervoor beschreven.

5.4.2 Archeologie en cultuurhistorie

Het duingebied Solleveld is vrij vlak en door allerlei menselijke activiteiten zijn er akkertjes, zandwallen en walletjes te vinden. Het duingebied kent een rijke archeologische historie. Zo blijkt uit opgravingen dat Solleveld lang geleden intensief is gebruikt door de Romeinen. Er ligt zelfs nog een oude weg die door de Romeinen is aangelegd en waar nog steeds overheen wordt gelopen.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog was het duingebied rondom Kijkduin in gebruik voor militaire doeleinden. Kijkduin behoorde tot bijzonder gebied, welke middels de 'Hauptkamplinie' was beschermd. Diverse obstakels, zoals tankgracht, tankmuur, draketanden, palen, balken en dergelijke, maar ook bunkers in de duinen moesten voor af- en bescherming van het gebied zorgdragen. Het duingebied ten zuiden van Kijkduin staat aangemerkt als gebied waar volledig is gesloopt dan wel gerooid, maar waar waarschijnlijk nog kleinschalige resten van deze voorzieningen aanwezig zijn.

5.5 Kabels en leidingen

Op basis van een KLIC-melding heeft begin 2008 een inventarisatie plaatsgevonden van de ligging van bestaande kabels en leidingen. Over de definitieve ligging van eventuele kabels en leidingen in de kustversterking Delflandse kust waren op dat moment geen gegevens beschikbaar. Naar verwachting zijn/worden in het kustversterkingproject uitsluitend de 'voedingsstations' van de strandpaviljoens verplaatst en geen nieuwe kabels en leidingen aangelegd. Op basis van de geïnventariseerde gegevens over de situatie van kabels en leidingen kan worden vastgesteld dat binnen het studiegebied geen conflicten te verwachten zijn. Bij de nadere uitwerking van het voorkeurstracé is het raadzaam om wederom een KLIC-melding uit te voeren en een update van de inventarisatie op basis van de meest recente en beschikbare informatie.

5.6 Bestemmingsplannen

Ten aanzien van de vigerende bestemmingsplannen is op dit moment het volgende te melden.

Gemeente Den Haag

Bestemmingsplan Strand

Het bestemmingsplan strand is op 27 november 2008 bij raadsbesluit vastgesteld. Het westelijk deel van het studiegebied, de kustversterking, vanaf Kijkduin tot aan de gemeentegrens ligt op de grens van de bestemmingsplannen Strand en Ockenburgh. Met de exacte vaststelling van het voorkeurstracé kan worden bepaald of welke punten het nieuwe fietspad binnen het bestemmingsplan Strand valt. Het gebied heeft de bestemming 'Natuur - duinen'. Deze gronden zijn bestemd voor voet-, fiets- en ruiterspaden, waarmee de realisatie van het fietspad doorgang kan vinden in dit bestemmingsplan.

Bestemmingsplan Ockenburgh

Voor de gronden ten oosten van het bestemmingsplan Strand, de bestaande duinen, geldt het bestemmingsplan Ockenburgh. Dit bestemmingsplan is door de raad vastgesteld op 30 januari 1978. Binnen dit bestemmingsplan is het studiegebied voor F370 bestemd voor *'Duinpark, zulks ten behoeve van het behoud of herstel en van de aldaar voorkomende dan wel daaraan eigen landschappelijke en natuurwetenschappelijke waarden alsmede voor ontspanning in de openlucht'*. De gronden van en ten noorden van het voormalig zeehospitium vallen buiten het bestemmingsplan Ockenburgh.

Inpasbaarheid van een fietspad binnen de bestemming 'Duinpark' is mogelijk wanneer 'fietsen' wordt gezien als ontspanning in de openlucht. Het fietspad is daarmee in principe mogelijk binnen het vigerend bestemmingsplan. Het betreft echter een 'oud' bestemmingsplan zonder aanlegvergunningstelsel, waardoor de gemeente terughoudend kan zijn. Nader overleg en exacte inpassing van het voorkeursstracé is noodzakelijk om te bepalen of een projectbesluit of een bestemmingsplan voor het fietspad moet worden doorlopen.

Gemeente Westland

Bestemmingsplan Buitengebied 's-Gravenzande

Het noordelijke deel van het studiegebied binnen de gemeente Westland loopt door bestemmingsplan Buitengebied 's-Gravenzande. Een tracé heeft hierin de bestemmingen: Natuurgebied en Verkeersdoeleinden. Daarnaast valt het studiegebied binnen een gebied met de volgende aanduidingen: Primair waterkering en Primair waterstaatsdoeleinden.

De gebieden met een verkeersbestemming geven geen reden tot wijziging van het bestemmingsplan. Hierin mogen verkeerswegen, parkeerplaatsen, fiets- en voetpaden worden aangelegd.

Het studiegebied bevindt zich, door de ligging nabij de kust, in een aanduiding om de duinen en daarmee de kustverdediging te behouden. Deze gebieden zijn daarmee bestemd voor zeewering, dijken, kaden en dijksloten. De onderliggende bestemmingen (Natuur en Verkeer) zijn ondergeschikt aan deze beide aanduidingen. De aanleg van een fietspad is alleen toegestaan indien deze de belangen van de waterkering gedogen en schriftelijk advies is ingewonnen bij de beheerder van de waterkering en het Hoogheemraadschap van Delfland.

De gronden met de bestemming Natuur zijn bestemd voor behoud, herstel en versterking van de actuele en potentiële landschappelijke natuurlijke en/of cultuurhistorische waarden. Op deze gronden is het aanbrengen van oppervlakte verhardingen verboden. Hierdoor is de aanleg van een fietspad op deze gronden niet mogelijk.

Nieuw bestemmingsplan Kust (ontwerp)

De gemeente Westland is reeds enige jaren bezig met het opstellen van een nieuw bestemmingsplan 'Kust', waarin het studiegebied van Fietspad 370 zich bevindt. Een tracé van het fietspad valt grotendeels binnen de bestemmingen 'Groen', 'Natuur - Ecologische verbindingzone', 'Natuur - Natuur', 'Verkeer' en de dubbelbestemming 'Waarde Archeologie'. Met uitzondering van de dubbelbestemming is de realisatie van een fietspad toegestaan. Dit kan direct zijn toegestaan of in het kader van het bijzonder gebruik voor natuur. Binnen de bestemming 'Waarde - Archeologie' is een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Hier is het verboden verhardingen ten behoeve van wegen, paden, etc. aan te leggen en te verwijderen.

Bestemmingsplan Vluchtenburg

Voor het zuid-westelijke deel van de kuststrook van de gemeente Westland is op 6 april 1982 het bestemmingsplan Vluchtenburg vastgesteld. Binnen dit bestemmingsplan heeft een tracé van Fietspad 370 de bestemming; Primair waterkering, secundair verkeer.

Gronden binnen deze bestemming zijn primair bestemd voor waterstaatsdoeleinden en secundair voor wegen, paden en verhardingen. De aanleg van een fietspad is hier geen probleem.

Bestemmingsplan Buitengebied 's-Gravenzande

Het noordelijke deel van het studiegebied binnen de gemeente Westland heeft betrekking op het bestemmingsplan 'Buitengebied 's-Gravenzande' (1ste herziening, vastgesteld door de raad op 16 april 2002).

Door de ligging nabij de kust geldt, 'Primair waterkering' of 'Primair waterstaatsdoeleinden'. De gronden met de bestemming 'Primair waterkering' zijn bestemd voor zeewering, dijken, kaden en dijksloten. De gronden met de bestemming 'Primair waterstaatsdoeleinden' zijn bestemd voor waterstaatsdoeleinden, waaronder begrepen waterkering en de waterhuishouding. De onderliggende bestemmingen ('Natuurgebied' en 'Verkeersdoeleinden') zijn ondergeschikt aan beide bestemmingen. De bouw van een fietspad is alleen toegestaan indien deze de belangen van de waterkering gedogen en schriftelijk advies is ingewonnen bij de beheerder van de waterkering en het Hoogheemraadschap van Delfland.

De gebieden met de bestemming 'Verkeersdoeleinden' zijn bestemd voor verkeerswegen, parkeerplaatsen alsmede fiets- en voetpaden. Voor deze gronden is geen sprake van strijdigheid met het vigerende bestemmingsplan.

De gronden met de bestemming 'Natuurgebied' zijn bestemd voor behoud, herstel en versterking van de actuele en potentiële landschappelijke, natuurlijke en/of cultuurhistorische waarden. Op deze gronden is, op basis van de doeleindenomschrijving, de aanleg van een fietspad niet toegestaan. Indien het fietspad buiten de bestemming 'Verkeersdoeleinden' wordt gerealiseerd, is dit strijdig met dit bestemmingsplan.

Bestemmingsplan Kust

De gemeente Westland is momenteel bezig met het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan Kust, welke de twee vigerende bestemmingsplannen dan doet komen te vervallen. Op dit plan zou kunnen worden aangesloten, zodat de realisatie van het fietspad mogelijk gemaakt kan worden. Ook hier geldt dat de mogelijkheid er is om een projectbesluit of een bestemmingsplan voor uitsluitend het fietspad te doorlopen. Met de gemeente Westland moet worden overlegd of het 'meeliften' met het bestemmingsplan Kust nog mogelijk en (procedureel) wenselijk is. Voor de aanleg van Fietspad 370 lijkt het er op dat deze het snelst kan plaatsvinden binnen het bestemmingsplan Kust.

Gemeente Rotterdam, deelgemeente Hoek van Holland

Bestemmingsplan Uitbreidingsplan in hoofdzaak

Het deel van het studiegebied binnen de deelgemeente Hoek van Holland ligt binnen het vigerende bestemmingsplan 'Uitbreidingsplan in hoofdzaak', uit 1948. Hierin heeft het grootste deel van het studiegebied de bestemming Strand en duinterrein, waarop geen bebouwing is toegelaten behoudens strandgebouwtjes op door het college van Burgmeester en Wethouders aan te wijzen plaatsen en Water. Een fietspad is strijdig met deze bestemmingen.

Voor het zuidwestelijke deel van het studiegebied van Fietspad 370, Van Dixhoorndriehoek, geldt geen bestemmingsplan. In het bestemmingsplan Uitbreidingsplan lag dit destijds in de Noordzee. Voor dit deel is de integrale Bouwverordening Rotterdam 1993 van toepassing. Dat er geen bestemmingsplan voor beschikbaar is, betekent dat er geen fietspad aangelegd kan worden.

Nieuw bestemmingplan voor de kust

Het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het kustgebied is op dit moment in de beginfase waardoor hierover nog niets is vrij te geven. In het 3e of 4e kwartaal van 2010 wordt naar verwachting met het opmaken van dit bestemmingsplan gestart.

Voor de beide delen in Rotterdam geldt dat de aanleg van het fietspad nog niet mogelijk is in de vigerende bestemmingsplannen.

Er kan aangesloten worden op het op te stellen nieuwe bestemmingsplan, zodat de realisatie van het fietspad daarin mogelijk kan worden gemaakt. Een andere mogelijkheid is om een projectbesluit of een bestemmingsplan voor uitsluitend het fietspad te doorlopen. Keuze is afhankelijk van de tijd waarbinnen het een en andere gerealiseerd dient te zijn. Gelet op de planning die er nu ligt voor het opstellen van het nieuwe bestemmingsplan gaat de voorkeur uit om in overleg met de gemeente en het hoogheemraadschap een procedure op te starten voor een projectbesluit of bestemmingsplan fietspad.

Bovenstaande is gebaseerd op een eerste scan van de vigerende planologische kaders. Geadviseerd wordt om in overleg te treden met de betreffende gemeenten om de exacte planologische consequenties van de aanleg van de F370 te bepalen.

Op basis van de scan wordt in dit stadium het volgende geadviseerd:

- Deelgemeente Hoek van Holland: opstellen projectbesluit of bestemmingsplan fietspad (doorlooptijd 8 tot 10 maanden);
- Gemeente Westland: meeliften met bestemmingsplan 'Kust' inclusief aanvraag aanlegvergunning (verwachte vaststelling: zomer 2010);
- Gemeente Den Haag: in het gunstige geval geen aanpassing van het planologisch regime. Anders dient een projectbesluit of bestemmingsplan fietspad te worden opgesteld voor het deel binnen bestemmingsplan 'Ockenburgh' (doorlooptijd 8 tot 10 maanden).

5.7 Stedelijke en infrastructurele ontwikkelingen

In de drie gemeenten is men op dit moment bezig met de stedelijke ontwikkeling van drie kernen die binnen of met het studiegebied van doen hebben.

5.7.1 Masterplan Kijkduin

Door de Dienst Stedelijke Ontwikkeling van de gemeente Den Haag is een visie voor 2020 opgesteld. In deze visie wordt een beeld geschetst hoe Kijkduin er in 2020 uitziet. In het masterplan zijn alle elementen verwerkt die het gebied bijzonder maken. Het kustgevoel, het landschap, het unieke wonen, de cultuur en ook de wellnessvoorzieningen. Deze combinatie in het masterplan versterkt het unieke karakter van Kijkduin.

Voor het fietsverkeer zorgt een netwerk van vrijliggende fietspaden voor een optimale bereikbaarheid van Kijkduin Bad per fietser. Kijkduin is goed bereikbaar per bus en mogelijk in de toekomst ook bereikbaar met RandstandRail. Het masterplan gaat uit van de realisatie van een netwerk van fiets- en wandelpaden. Bestaande fiets- en wandelpaden worden gerenoveerd. Ontbrekende schakels wil de gemeente nieuw aanleggen. De route evenwijdig

aan de kust die nu langs de bestaande Biesieklette gaat en vervolgens langs het Deltaplein en de busbuffer terug naar de duinen wordt ook veelvuldig gebruikt. In het Masterplan wordt deze route opgewaardeerd tot een vrijliggend fietspad door de duinstrook ten zuiden van de badplaats.

5.7.2 Greenport Westland 2020

De gemeente Westland zet zich met de Visie Greenport Westland 2020 nadrukkelijk in op versterking van de glastuinbouwcluster, een voortvarende herstructurering van de glasgebieden, verbetering van de fysieke bereikbaarheid. Daarnaast wordt gewerkt aan de verbetering van de woon- en leefomgeving door een aantal duurzame ruimtelijke ontwikkelingen: ruimte voor wonen, werken en recreëren.

Voor het kustgebied gaat de visie van de gemeente Westland in op de relatie tot kustveiligheid en toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden. Hierin staat de kustveiligheid voorop. Maatregelen die daarvoor nodig zijn dienen zo snel mogelijk te worden uitgevoerd waarbij de versterking zeewaarts via het aanbrengen van duinenrijen als dringende prioriteit wordt gezien voor de korte termijn.

De gemeente participeert in de discussies en studies die de ontwikkelingen van de kust raken op de langere termijn. Voor de landwaartse kuststrook strijden de functies groen, natuur, toerisme/recreatie, wonen en glas met elkaar om ruimte. Aan de landzijde staat men een weloverwogen combinatie van de functies wonen, werken, recreatie en groen voor. De gemeente acht het van wezenlijk belang dat de invulling van de kustzone zowel aan de zee als aan de landzijde in onderlinge relatie tot stand komt.

Tevens zijn er plannen om de huidige bebouwing in Ter Heijde grootschalig te renoveren. De plannen zijn nog niet concreet, maar de gemeente heeft aangegeven de vrije hand te willen behouden. Daarom wordt aangedrongen om een nieuw fietspad niet tussen de kern Ter Heijde en de duinen in te plannen.

5.7.3 Kaap de Goede Hoek en Badweg eo

De ontwikkelingen ten aanzien van bouw van woonvolume en de aanleg van een lightrailverbinding tot aan het strand lijken op een laag pitje te staan. Wanneer de ontwikkelingen verder worden uitgewerkt, dan zal aandacht moeten zijn voor de aansluiting van het (bestaande) fietspad op onder meer de Badweg.

6. TRACEONTWIKKELING

Op basis van de probleem- en doelstelling én met de randvoorwaarden als uitgangspunt, is een start gemaakt met de studie naar mogelijke tracés binnen het studiegebied.

Het proces van de ontwikkeling naar het voorkeurstracé is als het ware in een trechtervorm verlopen. Met het in kaart brengen van de belangen en gebruiksfuncties binnen het studiegebied is na een eerste oriëntatie met name de realiteit en haalbaarheid van een aantal tracés geanalyseerd. Met het benoemen van de belangen en de consequenties die de aanleg van een fietspad teweegbrengt, is een beeld ontstaan op basis waarvan een zorgvuldige afweging plaats heeft gevonden. Uiteraard hebben daarbij de doelstelling van een attractief recreatief fietspad én de randvoorwaarde om de natuurwaarden maximaal te ontzien de hoogste prioriteit gekregen.

6.1 Methodiek

Aan de hand van een actuele kaart van de padenstructuur en hoogtes in het studiegebied zijn, aan de hand van een modulaire benadering, tracés binnen het studiegebied in kaart gebracht. De modulaire benadering was noodzakelijk om een wirwar in de analyse, de beschrijving en de benoeming van het voorkeurstracé te voorkomen. Tevens zijn daar waar mogelijk en/of wenselijk optimalisatietracés (aangeduid met een X) toegevoegd, zodat het switchen van en naar het bestaande fietspad mogelijk werd en nadelige gevolgen vanuit een bepaald belang wordt weggenomen of in ieder geval zo veel mogelijk wordt beperkt. Deze tracés vormen de basis voor de nadere uitwerking en afweging binnen de tracéstudie.

Nadat de tracés in kaart zijn gebracht, heeft een eerste toetsing plaatsgevonden van de effecten op de natuurwaarden en een verkenning van de belangen en gebruiksfuncties binnen het studiegebied. De toetsing en verkenning heeft aan de hand van de modulaire benadering voor het gehele lengte van het tracé plaatsgevonden.

Het studiegebied is verdeeld in de volgende acht modules, waarbij telkens een strandslag als zone is beschouwd:

1. Zuiderstrand 3 (aansluiting bestaand fietspad op Hoek van Hollandlaan in Kijkduin) tot aan Zuiderstrand 1;
2. Zuiderstrand 1 tot aan Schelppad;
3. Schelppad tot aan Molenslag;
4. Molenslag tot aan Strandweg;
5. Strandweg tot aan Arendsduin;
6. Arendsduin tot aan Vluchtenburg;
7. Vluchtenburg tot aan Stuifkenszand;
8. Stuifkenszand tot aan Badweg in Hoek van Holland.

In overleg met de project- en klankbordgroep heeft modulair, per tracé, een beschouwing van de gevolgen op de natuurwaarden en van de voor- en nadelen voor de belangen en gebruiksfuncties plaatsgevonden. Voor het inzichtelijk maken is door een afvaardiging van beide groepen een veldbezoek afgelegd. Tenslotte is, na de beschouwing per module en op basis van de bepaling en minimalisering van de effecten op de natuurwaarden, het voorkeurstracé bepaald.

6.2 Toetsingscriteria

Naast de doelstelling van een attractief recreatief fietspad en de randvoorwaarde om de natuurwaarden maximaal te ontzien en daar waar mogelijk in de kernzone van de kust een tracé te ontwikkelen, hebben de volgende belangen en gebruiksfuncties een prominente rol gespeeld bij de bepaling van het voorkeurstracé, in volgorde:

- dienstweg hoogheemraadschap;
- hoogteverschil;
- grondverzet;
- landschap;
- wandelpad;
- ruiterpad.

Na de beschrijving van het voorkeurstracé wordt ingegaan op de effecten van het voorkeurstracé op de belangen en gebruiksfuncties, zie paragraaf 6.5 en 6.6.

6.3 Beschrijving en analyse tracés

Bij de tracéontwikkeling zijn per module maximaal vijf tracés evenwijdig aan de kustlijn onderscheiden. Tevens zijn voor koppeling tussen de tracés in totaal tien optimalisatietracés haaks op de kustlijn in ogenschouw genomen. Per module worden de tracés toegelicht en geanalyseerd. De beschrijving van de modules vindt plaats vanaf Kijkduin naar Hoek van Holland. Per module worden de varianten beschreven vanaf de kust naar het binnenland.

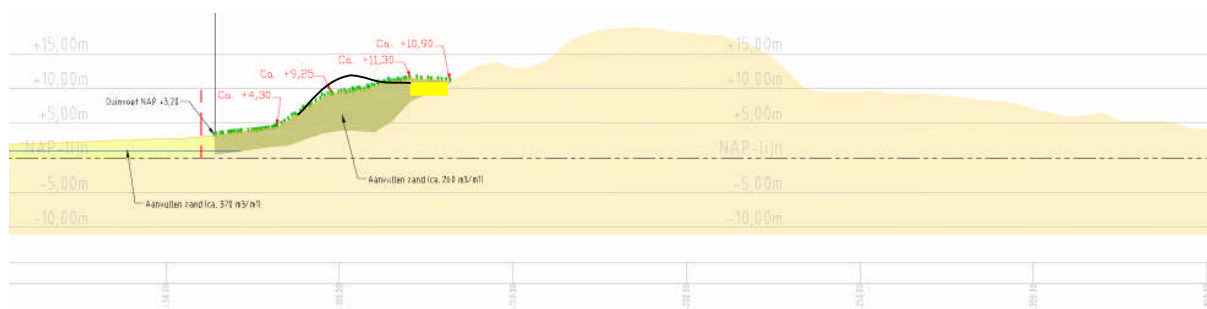
6.3.1 Beschrijving en analyse module 1

Module 1 bevat de verbinding vanaf de aansluiting van het bestaande fietspad op de Hoek van Hollandlaan in Kijkduin tot aan strandslag Zuiderstrand 1. De volgende drie tracés worden onderscheiden, zie figuur 6.1:

- 1.1 nieuw fietspad in de kustversterking;
- 1.2 gebruik huidige dienstweg hoogheemraadschap of vrijliggend parallel aan de dienstweg een nieuw fietspad;
- 1.3 bestaand fietspad opwaarderen door verbreding.

Voor de verbinding vanaf de aansluiting van het bestaande fietspad op de Hoek van Hollandlaan naar een nieuw fietspad in de kustversterking bevat module 1 drie optimalisatietracés, zie figuur 6.1:

- X1 ten zuiden van het complex van het hoogheemraadschap parallel aan de dienstweg via de voormalige locatie van het Zeehospitium door bestaand duin;
- X2 ten noorden van het complex van het hoogheemraadschap langs het hekwerk door bestaand duin;
- X3 ten noorden van het complex van het hoogheemraadschap via en/of langs het voetpad van strandslag Zuiderstrand 3 door bestaand duin.



Dwarsprofiel 106.53 ten zuiden van Zuiderstrand 3

Figuur 6.1 Tracévarianten module 1: Kijkduin - Zuiderstrand 1



Analyse module 1

Voor module 1 bestaat de keuze uit drie tracés. Deze tracés kunnen, qua hoofdkenmerken, als volgt worden gekarakteriseerd:

- qua attractiviteit scoort tracé 1.1 het hoogst en tracé 1.3 het laagst;
- wat betreft de milieuvriendelijkste variant scoort tracé 1.1 het best (geen natuurschade). Indien in tracé 1.2 gebruik wordt gemaakt van de dienstweg dan is er eveneens geen natuurschade. Het hoogheemraadschap geeft echter geen toestemming van multifunctioneel gebruik van deze dienstweg;
- het bestaand fietspad is te smal. Wanneer deze verbreed wordt dan zijn relatief dure vergravingen in de puinduinen noodzakelijk;
- de optimalisatietracés X2 en X3 vallen af omdat hierdoor natuurschade ontstaat. Tracé X1 gaat door minder beschermd duingebied en behoort voor een deel (voormalig Zeehospitium) niet tot het N2000-gebied.

Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat de keuze valt op tracé 1.1 met als verbinding tussen bestaand fietspad en nieuw fietspad X1. Gesteld voor deze keuze is het volgende overwogen:

- tracé 1.1 met X1 levert een fietspad door licht geaccidenteerd duingebied met zicht over de Noordzee, waardoor deze past in de doelstelling om een attractief recreatief fietspad te realiseren.
- hiermee wordt voldaan aan de eis voortvloeiend uit de Nb-wet, namelijk kiezen voor de meest milieuvriendelijke variant.

6.3.2 Beschrijving en analyse module 2

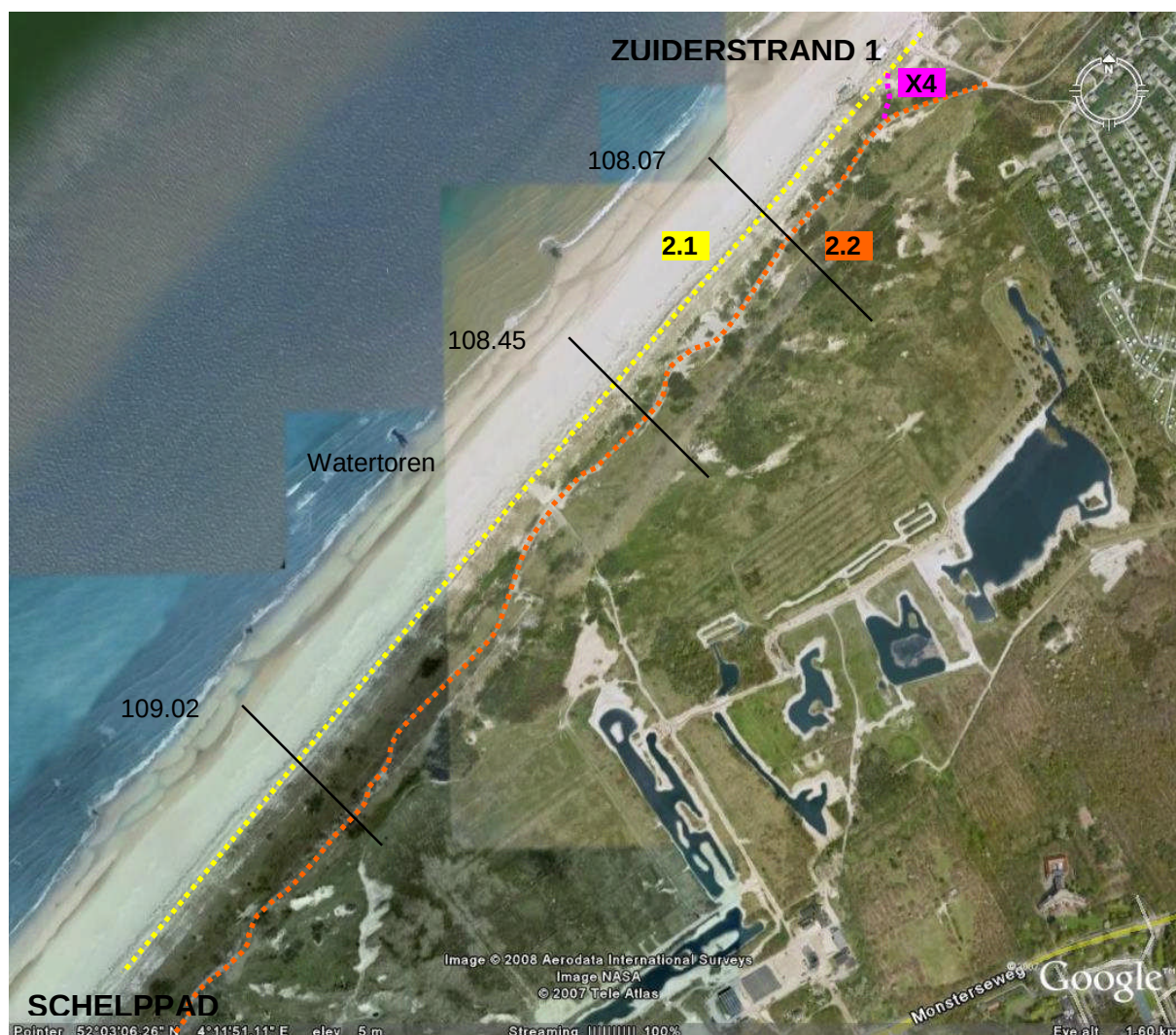
Module 2 bevat de verbinding vanaf strandslag Zuiderstrand 1 tot aan strandslag Schelppad. De volgende twee tracés worden onderscheiden, zie figuur 6.2:

- 2.1 nieuw fietspad in de kustversterking;
- 2.2 bestaand fietspad.

Voor de verbinding vanaf module 1 naar 2 is één optimalisatietracé aanwezig, zie figuur 6.2:

- X4 vanaf nieuw fietspad in de kustversterking naar bestaand fietspad via de strandslag of door bestaand duin ten zuiden van strandslag Zuiderstrand 1.

Figuur 6.2 Tracévarianten module 2: Zuiderstrand 1 - Schelppad



Analyse module 2

Het bestaande fietspad heeft in deze module een gelijkwaardige attractieve waarde als een nieuw fietspad in de kustversterking. De paden zijn daarbij relatief dicht parallel aan elkaar gelegen. Zodoende is de afweging gemaakt om in deze module af te zien van de aanleg van een nieuw fietspad in de kustversterking.

Dit betekent dat vanuit het nieuwe fietspad van module 1 een verbinding gerealiseerd dient te worden naar het bestaande fietspad in module 2. Strandslag Zuiderstrand 1 wordt gebruikt voor de bevoorrading van de strandpaviljoens. Met name in de zomer is dit een zeer druk gebruikte bevoorradingsroute. Daarbij is de hoek van de verbinding op de kruising Hoek van Hollandpad/strandslag Zuiderstrand 1 erg scherp. Vanuit recreatief en verkeersveiligheid oogpunt wordt verkozen om de verbinding tussen module 1 (nieuw fietspad) en module 2 (bestaand fietspad) te laten plaatsvinden via bestaand duin, ten zuiden van strandslag Zuiderstrand 1. Tijdens de nadere uitwerking van het voorkeurstracé dient met name het hoogteverschil en een zo korte mogelijk verbinding te worden beschouwd.

Omdat ten aanzien van de belangen een win-winsituatie ontstaat, is de keuze voor module 2 onomstreden, namelijk het tracé met de combinatie 2.2 en X4 (via bestaand duin).

6.3.3 Beschrijving en analyse module 3

Module 3 bevat de verbinding vanaf strandslag Schelppad tot aan strandslag Molenslag. De volgende vijf tracés worden onderscheiden, zie figuur 6.3:

- 3.1 nieuw fietspad in de kustversterking;
- 3.2 nieuw fietspad tussen de duinruggen in bestaand duin;
- 3.3 nieuw fietspad op de binnenduin;
- 3.4 bestaand fietspad eventueel opwaarderen door aanleg van vrijliggend wandelpad;
- 3.5 nieuw fietspad aan de landzijde van de slaperdijk.

Voor de verbinding vanaf module 2 naar 3 is één optimalisatietracé aanwezig, zie figuur 6.3:

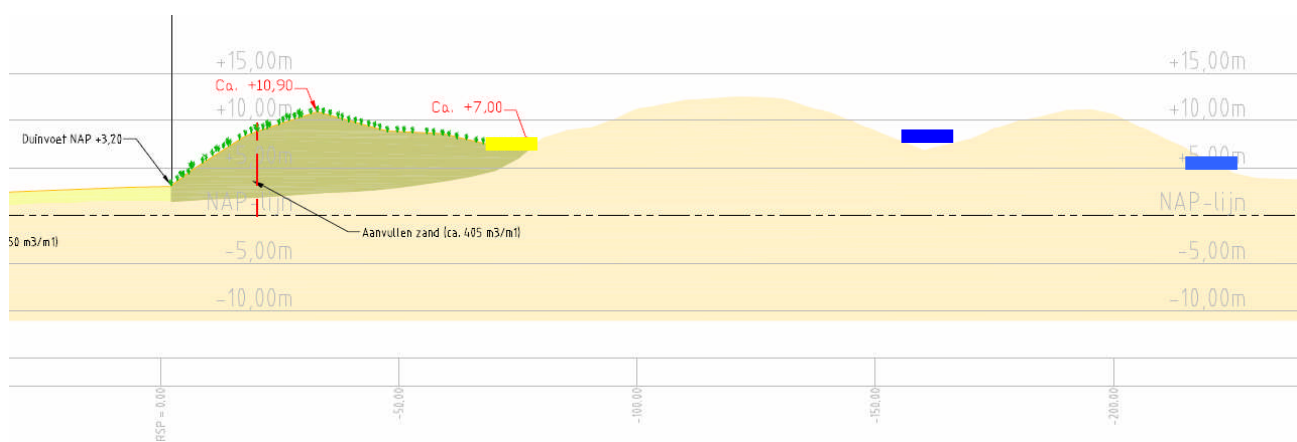
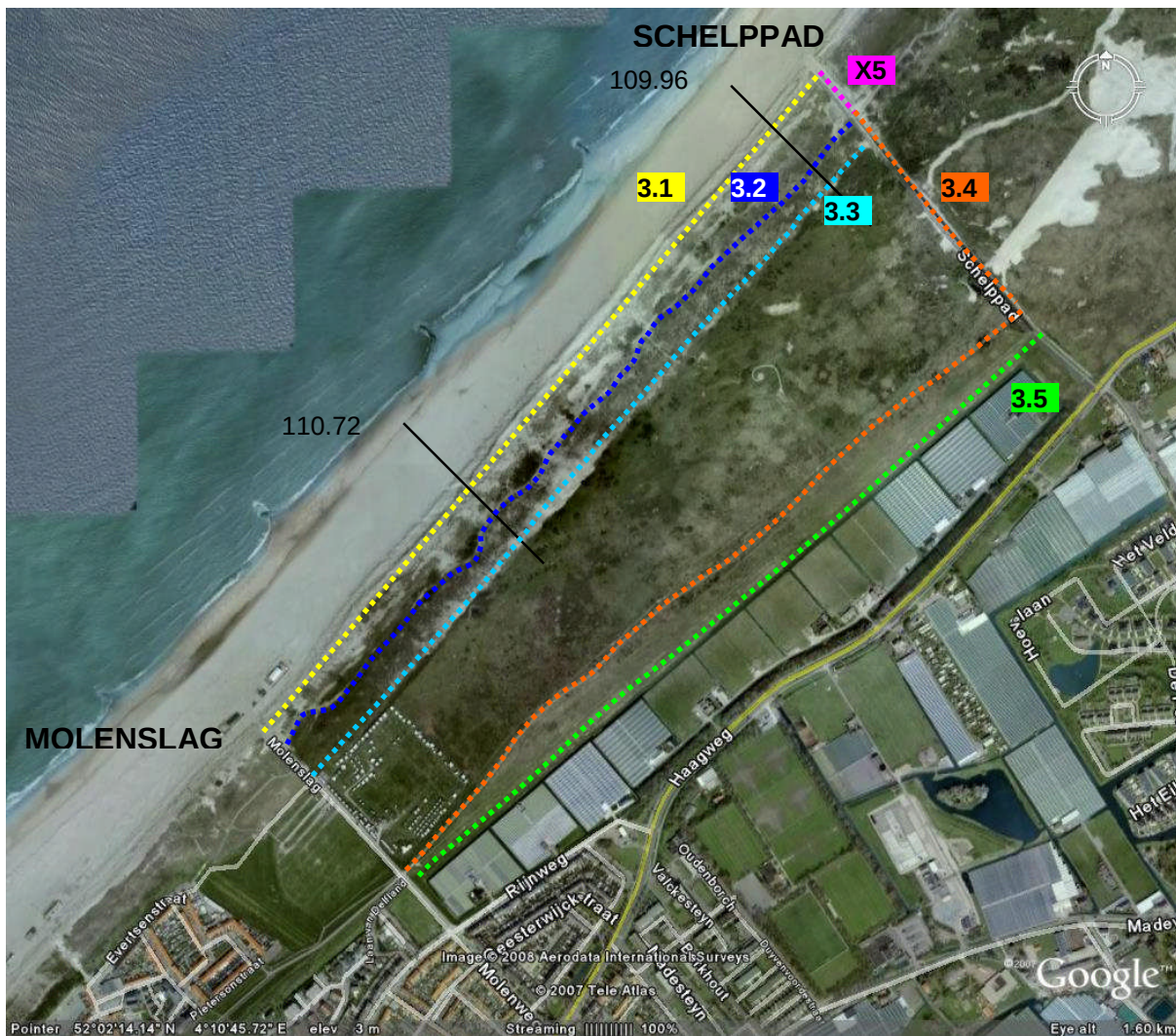
- X5 vanaf nieuw fietspad in de kustversterking via strandslag Schelppad naar tracés 3.2 tot en met 3.5.

Analyse module 3

Voor module 3 resteert nog de keuze uit drie tracés, te weten 3.1, 3.4 of 3.5. Deze tracés kunnen, qua hoofdkenmerken, als volgt worden gekarakteriseerd:

- qua attractiviteit scoort 3.1 het hoogst en 3.5 het laagst;
- wat betreft de milieuvriendelijkste variant scoort tracés 3.1 en 3.5 het best met zo beperkt mogelijke effecten voor de natuur en zijn de tracés 3.2 ten met 3.4 gelijkwaardig met effecten voor de natuur;
- bij tracé 3.5 dient bij de aansluiting op strandslag Molenslag een forse hoogte te worden overwonnen;
- strandslag Molenslag is een druk gebruikte strandslag. Door met name het kruisend autoverkeer van en naar het parkeerterrein en de camping, is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid het wenselijk om de kruisende stromen zo veel mogelijk te beperken;
- vanwege het forse hoogteverschil, op dit moment wordt deze overbrugd door een trap in de strandslag, is een verbinding tussen 3.1 en het bestaande fietspad in module 4 niet mogelijk via de strandslag en ook niet wenselijk vanwege de drukte op de strandslag.

Figuur 6.3 Tracévarianten module 3: Schelppad - Molenslag



Dwarsprofiel 110.72 ten noorden van Molenslag

Omdat ook hier ten aanzien van de belangen en gebruiksfuncties een win-winsituatie kan ontstaan, ligt de keuze bij module 3 voor de hand, namelijk het tracé met de combinatie 3.1 en X5 (via strandslag Schelppad van bestaand fietspad module 2 naar nieuw fietspad module 3).

6.3.4 Beschrijving en analyse module 4

Module 4 bevat de verbinding vanaf strandslag Molenslag tot aan strandslag Strandweg in Ter Heijde. De volgende vier tracés worden onderscheiden, zie figuur 6.4:

- 4.1 nieuw fietspad in de kustversterking;
- 4.2 nieuw fietspad tussen de duinruggen in bestaand duin;
- 4.3 nieuw fietspad langs de binnenduin gebruikmakend van De Lijnbaan en Evertsenstraat;
- 4.4 bestaand fietspad.

Module 4 bevat één optimalisatietracé, zie figuur 6.4:

- X6. vanaf nieuw fietspad van 4.1, 4.2 of 4.3 via het dijklichaam ten noorden van Ter Heijde naar bestaand fietspad.

Figuur 6.4 Tracévarianten module 4: Molenslag - Strandweg



Analyse module 4

Deze tracés kunnen, qua hoofdkenmerken, als volgt worden gekarakteriseerd:

- qua attractiviteit scoort 4.1 en 4.2 het hoogst;
- wat betreft de milieuvriendelijkste variant zijn de tracés 4.1 en 4.4 nagenoeg gelijkwaardig met zo beperkt mogelijke effecten voor de natuur, waarbij tracés 4.2 en 4.3 effecten voor de natuur oplevert;
- ter hoogte van Ter Heijde is de breedte van de duinen gering. Omdat dit het meest kritische gedeelte is van de Delflandse kust zijn Delfland en de provincie van mening dat de impact van een fietspad op de zeewering te groot is. Daarnaast is de vorm van het duin (een enkele duinrichel) niet goed te combineren met een fietspad. Voor de gemeente Westland prevaleert 4.1 boven alle andere opties, omdat hiermee tevens een verbinding kan worden gemaakt met de aanwezige strandopgangen;
- ten behoeve van de toekomstvisie voor Ter Heijde legt de gemeente Westland een reservering op de binnenduin, waardoor de aanleg van een fietspad volgens tracé 4.3 niet mogelijk is;
- de kruising van het bestaande fietspad met de Molenslag en Heijdsesweg in Ter Heijde dienen uniform en verkeersveilig te worden gemaakt. Bij voorkeur de fietser in de voorrang en op een verhoging (plateau) ten opzichte van de rijweg;
- strandslag Molenslag is een druk gebruikte strandslag. Door met name het kruisend autoverkeer van en naar het parkeerterrein en de camping, is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid het wenselijk om de kruisende stromen zo veel mogelijk te beperken;
- vanwege het forse hoogteverschil, op dit moment wordt deze overbrugd door een trap in de strandslag, is een verbinding tussen 3.1 en het bestaande fietspad in module 4 niet mogelijk via de strandslag.

Omdat ook hier ten aanzien van de belangen en gebruiksfuncties een win-winsituatie kan ontstaan, ligt de keuze bij module 4 voor de hand, namelijk het tracé met de combinatie 4.1 vanaf strandslag Molenslag tot ten noorden van de bebouwing via X6 (dijklichaam ten noorden van Ter Heijde) aansluiten op bestaand fietspad. Een ligging van X6 op de noordelijke steunberm van de dijk heeft de voorkeur van de gemeente Westland boven een ligging op de kruin van de dijk. Het fietspad wordt op deze wijze grotendeels aan het zicht van de bewoners van de noordoostkant van Ter Heijde onttrokken.

6.3.5 Beschrijving en analyse module 5

Module 5 bevat de verbinding vanaf strandslag Strandweg tot aan strandslag Arendsduin. De volgende drie tracés worden onderscheiden, zie figuur 6.5:

- 5.1 nieuw fietspad in de kustversterking;
- 5.2 nieuw fietspad tussen de duinruggen in bestaand duin;
- 5.3 bestaand fietspad.

Module 5 bevat twee optimalisatietracés, zie figuur 6.5:

- X7a. vanaf bestaand fietspad bij de Strandweg over een lengte van circa 200 meter via het dijklichaam ten zuidoosten van Ter Heijde en vervolgens over een lengte van circa 100 via het dijklichaam ten zuidwesten van Ter Heijde naar het nieuwe fietspad van 5.1 of 5.2.
- X7b. vanaf bestaand fietspad bij de Strandweg over een lengte van circa 300 meter via bestaand fietspad en vervolgens via een helling de dijk op en de duinen in naar het nieuwe fietspad van 5.1 of 5.2.

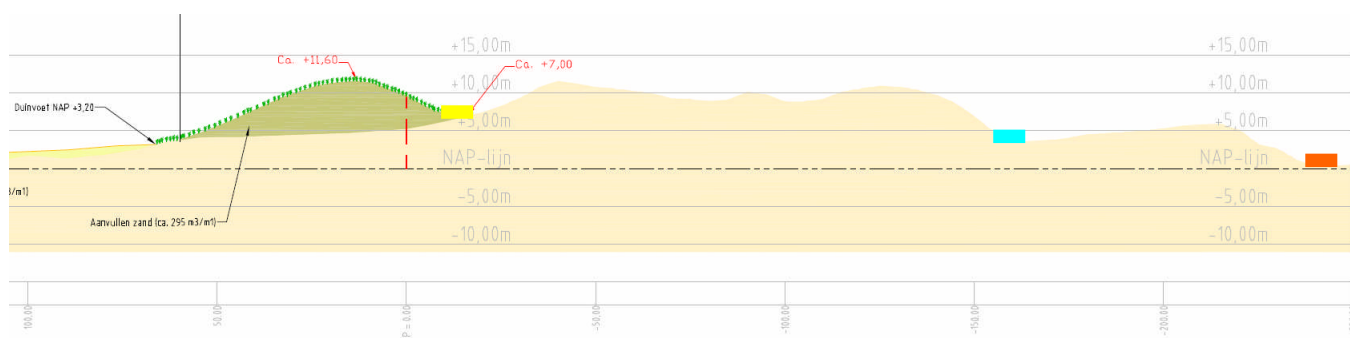
Analyse module 5

Deze tracés kunnen, qua hoofdkenmerken, als volgt worden gekarakteriseerd:

- qua attractiviteit scoren 5.1 en 5.2 beduidend hoger dan 5.3;
- wat betreft de milieuvriendelijkste variant zijn de twee tracés 5.1 en 5.3 gelijkwaardig met zo beperkt mogelijke effecten voor de natuur;
- ter hoogte van de bebouwing van Ter Heijde is de kustversterking dusdanig marginaal zodat een fietspad in de kustversterking niet wenselijk is vanuit het hoogheemraadschap;
- de kruising van het bestaande fietspad met de Strandweg dient, even als de kruising met de Molenslag en Heijdsesweg in Ter Heijde, uniform en verkeersveilig te worden gemaakt. Bij voorkeur de fietser in de voorrang en op een verhoging (plateau) ten opzichte van de rijweg;
- een nieuw fietspad in de kustversterking ligt ook hier relatief dicht naast het bestaande fietspad.

Figuur 6.5 Tracévarianten module 5: Strandweg - Arendsduin





Dwarsprofiel 112.21 ten zuiden Strandweg

Omdat ook hier ten aanzien van de belangen en gebruiksfuncties een win-winsituatie kan ontstaan, ligt de keuze bij module 5 voor de hand, namelijk het tracé met de combinatie 5.1 vanaf ten zuiden van de bebouwing Ter Heijde.

Via X7 dient een aansluiting te worden gemaakt met het bestaande fietspad vanuit module 4. Op de kaart in bijlage 2 is variant X7a als voorkeurstracé weergegeven. De gemeente Westland heeft bij nadere beschouwing aangegeven dat variant X7b de voorkeur geniet boven variant X7a. Redenen zijn dat variant X7b deels gebruik maakt van bestaand fietspad (zodat het kruispunt met de Strandweg overzichtelijk blijft), het aan te leggen fietspad korter en minder hoekig is dan variant X7a en het fietspad meer aan het zicht van de bewoners van de zuidrand van Ter Heijde wordt onttrokken dan variant X7a. Daarnaast blijken de effecten op de natuur voor beide X7-varianten gelijkwaardig. In de ontwerpfase zal de definitieve inpassing langs de zuidrand van Ter Heijde nader worden onderzocht en uitgewerkt.

6.3.6 Beschrijving en analyse module 6

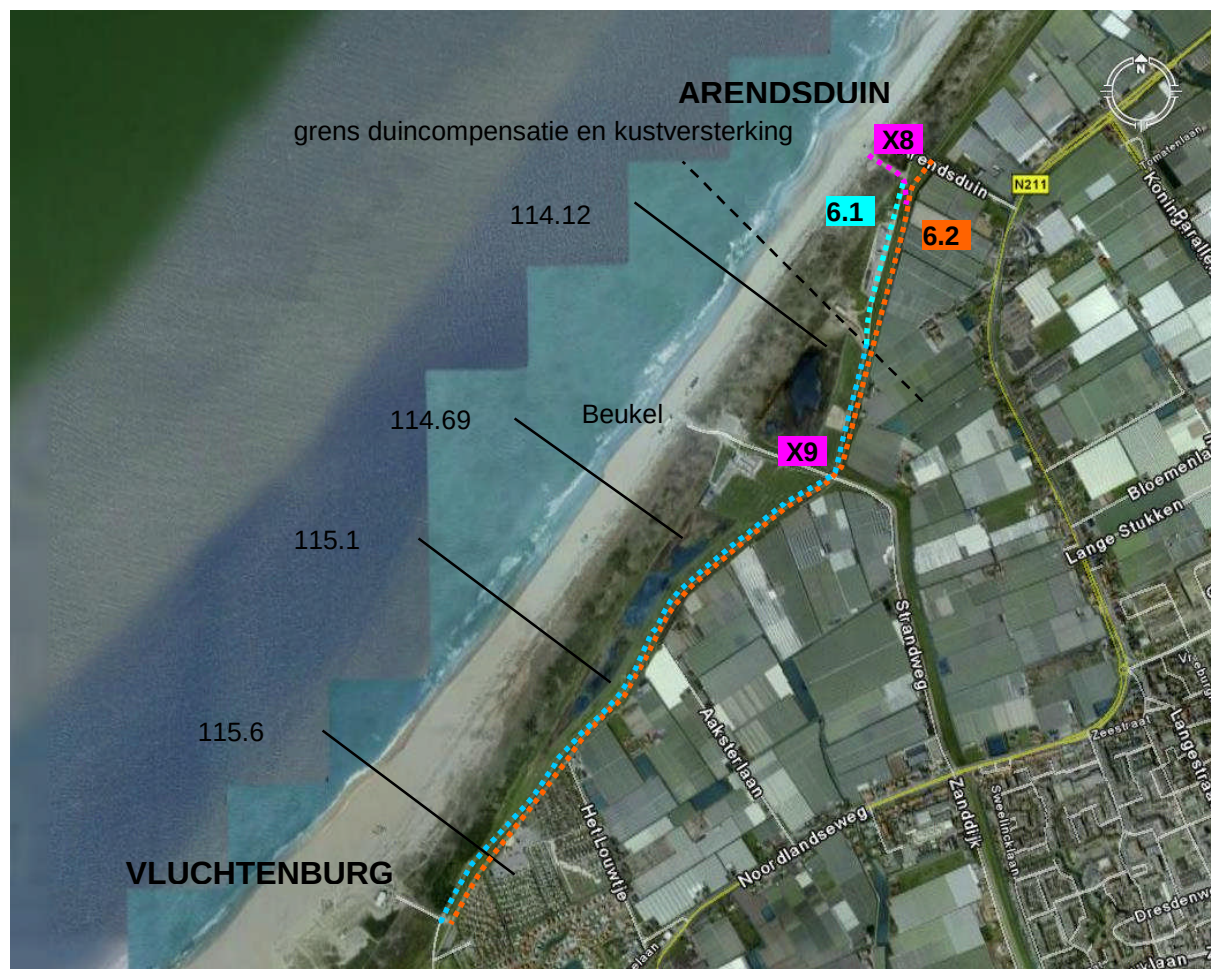
Module 6 bevat de verbinding vanaf strandslag Arendsduin tot aan strandslag Vluchtenburg. De aanleg van de kustversterking ten zuiden van strandslag Arendsduin behoort tot het duincompensatieproject PMR-locatie (Maasvlakte 2). Aanleg van een fietspad in de kustversterking ten zuiden van strandslag Arendsduin is hierdoor niet mogelijk. Zodoende kunnen voor dit deel de volgende twee tracés worden onderscheiden, zie figuur 6.6:

- 6.1 gebruik huidige dienstweg hoogheemraadschap;
- 6.2 bestaand fietspad.

In module 6 zijn twee optimalisatietracés mogelijk, zie figuur 6.6:

- X8. vanaf nieuw fietspad in module 5 naar bestaand fietspad via strandslag Arendsduin
- X9. bij strandslag Beukel vanaf bestaand fietspad naar bestaand dienstweg tot aan strandslag Vluchtenburg.

Figuur 6.6 Tracévarianten module 6: Arendsduin - Vluchtenburg



Analyse module 6

Voor module 6 kunnen, qua hoofdkenmerken, als volgt worden gekarakteriseerd:

- qua attractiviteit scoort 6.1 beter dan 6.2;
- wat betreft de milieuvriendelijkste variant zijn de twee tracés gelijkwaardig met geen effecten voor de natuur;
- bij tracé 6.1 is de aansluiting op 5.1 vele malen gemakkelijker dan bij 6.2. Hier dient de hoogte te worden overwonnen door gebruik te maken van het dijklichaam dan wel de huidige toerit naar de dienstwoning.

Over de belangen en gebruiksfuncties in deze module dient door het hoogheemraadschap nog een definitieve uitspraak te worden gedaan. De huidige bewoner van de dienstwoning heeft aangegeven geen medewerking te willen verlenen aan het gebruik door fietsers van de toerit en de dienstweg, die pal voor de woning langs gaat. Met name de verrommeling, het werpen van afval en het doen van behoefte in de (voor)tuin, zijn hiervoor de argumenten van de bewoner.

Voor deze module is de keuze gecompliceerd en is afhankelijk van derden. De meest veilige oplossing is om gebruik te maken van het bestaande fietspad. In ieder geval tussen strandlagen Arendsduin en Beukel. Bij deze keuze dient dan een goede oplossing te worden

gevonden voor optimalisatietracé X8, vanaf strandslag Arendsduin naar bestaand fietspad, met aandacht voor de hellingshoek. Bij strandslag Beukel kan op eenvoudige wijze gebruik worden gemaakt van de dienstweg tot aan strandslag Vluchtenburg, via tracé X9.

6.3.7 Beschrijving en analyse module 7

Module 7 bevat de verbinding vanaf strandslag Vluchtenburg tot aan strandslag Stuifkenszand. De volgende twee tracés worden onderscheiden, zie figuur 6.7:

- 7.1 nieuw fietspad tussen de duinruggen in bestaand duin, gebruik makend van bestaand ruiterspad;
- 7.2 bestaand fietspad eventueel opwaarderen door aanpassing van de bocht bij strandslag Stuifkenszand.

Voor de verbinding vanaf module 6 naar 7 is één optimalisatietracé, zie figuur 6.7:

- X10. vanaf bestaand fietspad naar nieuw fietspad via strandslag Vluchtenburg.

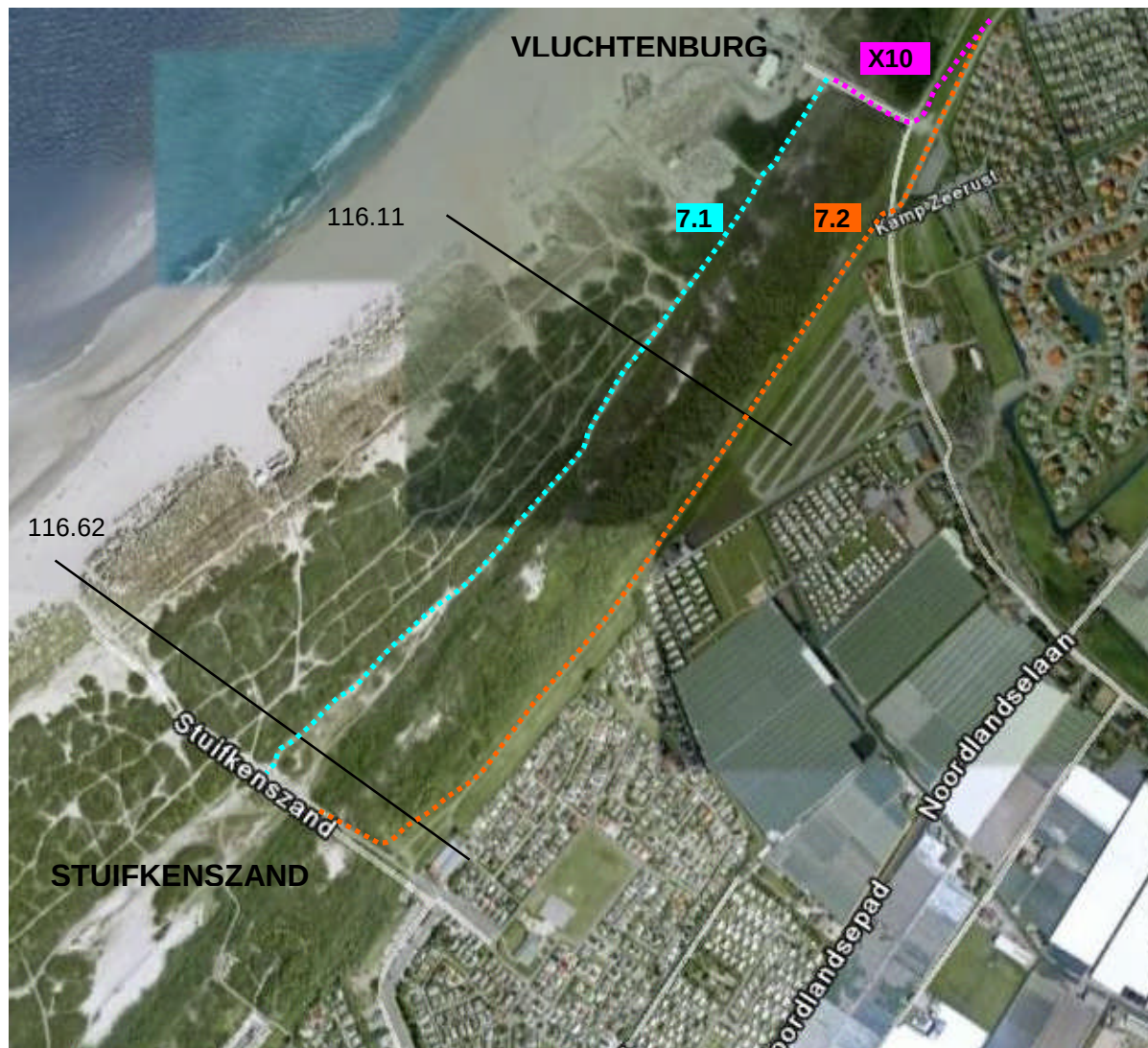
Analyse module 7

Voor module 7 is een integraal herinrichtingsplan Vluchtenburg-Stuifkenszand ontwikkeld, zie bijlage 3. Dit plan voorziet in de aanleg van een fietspad op het bestaande ruiterspad en het opheffen van alle illegaal ontstane paden, de zogenaamde olifantenpaden. Door de aanleg van een vervangend ruiterspad en een goed wandelpad worden de gebruikers in dit gebied optimaal gefaciliteerd. Een bijkomstig voordeel van het herinrichtingsplan voor de natuur is nader omschreven in hoofdstuk 7.

Recent is het bestaande fietspad ter hoogte van strandslag Stuifkenszand door de gemeente Rotterdam voorzien van een nieuwe asfaltdeklaag. Door tevens de aansluitende paden ook anders vorm te geven is de situatie in de bocht bij de trap verbeterd. De situatie in het bestaande fietspad is daarmee nog niet optimaal, maar wel zodanig verbeterd dat een overweging om de bocht nog verder aan te passen in overweging moet worden genomen. Zeker wanneer het integraal herinrichtingsplan Vluchtenburg-Stuifkenszand wordt uitgevoerd is aanpassing van de bocht niet noodzakelijk.

Omdat met het integraal herinrichtingsplan Vluchtenburg-Stuifkenszand, ten aanzien van de belangen en gebruiksfuncties, een win-winsituatie ontstaat, ligt de keuze bij module 7 voor de hand. Een nieuw padenstructuur met bijbehorende werkzaamheden voor de natuur conform het planvoorstel integraal herinrichtingsplan Vluchtenburg-Stuifkenszand, zie bijlage 3.

Figuur 6.7 Tracévarianten module 7: Vluchtenburg - Stuifkenszand



6.3.8 Beschrijving en analyse module 8

Module 8 bevat de verbinding vanaf strandslag Stuifkenszand tot aan de Badweg in Hoek van Holland. Het volgende tracé wordt onderscheiden:

- 8.1 bestaand fietspad eventueel opwaarderen door aanleg van vrijliggend wandelpad.

Analyse module 8

Voor module 8 is slechts één tracé beschikbaar, te weten het bestaande fietspad. Aan dit fietspad hoeft niets te worden gedaan en is een goede verbinding tussen module 7 en de Badweg in Hoek van Holland.

Figuur 6.8 Tracévarianten module 8: Stuifkenszand - Badweg



6.4 Vergelijking, analyse en motivering voorliggende keuzes

Wanneer alle tracés door bestaand duingebied worden uitgevoerd dan is dit in het geheel gezien niet uitvoerbaar. Omdat dan niet wordt voldaan aan de meest milieuvriendelijke variant. De effecten op de natuur worden dan van dien aard waardoor een passende beoordeling dan wel het aantonen van de dwingende redenen van groot openbaar belang noodzakelijk is. Dit is echter niet de doelstelling van de opdracht. Dit geldt tevens wanneer naast het bestaande fietspad een wandelpad wordt aangebracht. Dit was niet de opdracht en doelstelling van de studie, maar werd vanuit de project- en klankbordgroep aangedragen. Hierdoor wordt afgezien om een fietspad langs de kust door bestaand duingebied en een wandelpad naast het bestaande fietspad te realiseren.

Het hoogheemraadschap had in eerste instantie bezwaar op het multifunctioneel gebruik van de dienstwegen. Voor het Hoek van Hollandpad is dit standpunt blijven staan. Dit mede omdat deze dienstweg wordt gebruikt voor de bevoorrading van de strandpaviljoens. De veiligheid van de fietsers komt hierdoor in het geding.

Voor de dienstweg tussen de strandlagen Arendsduin en Vluchtenburg heeft het hoogheemraadschap minder hard gesteld dat multifunctioneel gebruik niet mogelijk is.

Hierdoor lijkt voor dit deel een opening te liggen om het fietspad te combineren met de dienstweg.

De gemeente Westland heeft aangegeven in de toekomst plannen te gaan ontwikkelen voor het herbouwen van de kern Ter Heijde. Hierdoor ligt het nadrukkelijke verzoek om een fietspad over de Everstsenstraat buiten beschouwing te laten. De dijk om de kern Ter Heijde zal bij de toekomstige stedenbouwkundige ontwikkelingen buiten beschouwing worden gelaten.

Zodoende is gekeken naar een optimalisatie van de nog beschikbare tracés. Naar aanleiding van de veldbezoeken, een nadere analyse van de bestaande infrastructuur, met name ten aanzien van bestaande paden en hoogteverschillen, is de toetsing aangescherpt.

Nu de status, de belangen en de gebruiksfuncties, en de positionering van de tracés (gedetailleerd) in kaart zijn gebracht, is overgegaan tot het toetsen en vergelijken van de tracés. Op basis van de modulaire opbouw en de mogelijkheden om te switchen van tracés heeft de nadere uitwerking plaatsgevonden. Hierdoor is het mogelijk om vrij gedetailleerd op basis van alle belangen en randvoorwaarden het meest optimale tracé, het voorkeurstracé, te bepalen.

6.5 Voorkeurstracé

Met het verkrijgen van het totaaloverzicht van de belangen en aspecten van de tracés kan worden overgegaan tot het voorstellen van het voorkeurstracé. Refererend aan het programma van eisen, de randvoorwaarden en uitgangspunten voor de aanleg van Fietspad 370, komt als voorkeurstracé voor de fietsverbinding tussen Kijkduin en Hoek van Holland in aanmerking, zie bijlage 2.

Vanaf de aansluiting van het bestaande fietspad aan de Hoek van Hollandlaan in Kijkduin, ten noorden en evenwijdig aan de dienstweg tot nabij de ingang tot het terrein/kantoor van het Hoogheemraadschap van Delfland aan het Hoek van Hollandpad, wordt een nieuw fietspad aangelegd. Vandaar gaat het nieuwe fietspad via een mooie rustige klim door bestaand duin, via de locatie van het voormalig Zeehospitium, naar het aan te leggen fietspad in de scheiding van de kustversterking met bestaande duinrug. Tot aan strandslag Zuiderstrand 1 volgt het nieuwe fietspad de natuurlijke contouren en glooiingen van de kustversterking, waarna ten zuiden van strandslag Zuiderstrand 1, door bestaand duin, een zo kort en optimaal mogelijke verbinding wordt gemaakt met het bestaande fietspad naar strandslag Schelppad. Via strandslag Schelppad wordt een verbinding gemaakt met het aan te leggen fietspad in de scheiding van de kustversterking met bestaande duinrug. Dit fietspad eindigt ten zuiden van strandslag Molenslag, waarna een zo kort en optimaal mogelijke verbinding, door bestaand duin, wordt gerealiseerd op het dijklichaam ten noorden van de bebouwing van Ter Heijde. Dit dijklichaam sluit aan op het bestaande fietspad ten oosten van Ter Heijde. Kort voorbij de kruising met de Strandweg in Ter Heijde wordt op het dijklichaam een nieuw fietspad aangelegd. Dit fietspad slingert, nadat het dijklichaam overgaat in duinen ten zuid-westen van de bebouwing, via het uitgelopen pad door de bestaande duinen aan op het aan te leggen fietspad in de scheiding van de kustversterking met bestaande duinrug. Tot aan strandslag Arendsduin volgt dit fietspad de natuurlijke contouren en glooiingen van de kustversterking. Via strandslag Arendsduin en een te maken verbinding over het talud van het dijklichaam van de dienstweg van het hoogheemraadschap, ontstaat een verbinding met het bestaande fietspad aan de teen van het dijklichaam. Tot aan strandslag Beukel voert het tracé over het bestaande fietspad. Na strandslag Beukel gaan de recreatieve fietsers over de dienstweg, Nieuwlandsedijk, tot aan strandslag Vluchtenburg. Via strandslag Vluchtenburg komt de fietser

via het huidige tracé van het ruiterspad uit bij strandslag Stuifkenszand. Hiervandaan wordt via de aanwezige verbinding aangesloten op het bestaande fietspad tot aan Badweg in Hoek van Holland.

De totale lengte van het voorkeustracé bedraagt 11.505 meter, waarvan 4.200 meter in de kustversterking, 1.500 meter door bestaand duingebied, 1.500 meter over dienstweg van het hoogheemraadschap en 4.305 meter over bestaand fietspad. De exacte ligging van het voorkeustracé in de kustversterking wordt in de ontwerpfase (VO, DO en bestek), mede op basis van de bestek- respectievelijk de revisietekeningen van de kustversterking, nader uitgewerkt.

Ten aanzien van het voorkeustracé past derhalve de volgende toelichting respectievelijke aandachtspunten, zie bijlage 2:

- 1) wat betreft module 1 wordt gewezen om een veilige passage te maken van de kruising met de toegang naar het kantoorterrein van Hoogheemraadschap van Delfland aan het Hoek van Hollandpad;
- 2) eveneens in module 1 moet met het vergraven van het bestaande duinplateau een rustige helling worden aangelegd naar het 'olifantenpad' op de locatie van het voormalig Zeehospitium;
- 3) aan de noordzijde van module 2 dient zonder al te veel vergraven van bestaand duin EN met een zo kort mogelijke verbinding, een aansluiting te worden gemaakt tussen het aan te leggen fietspad in de kustversterking en het bestaande fietspad tussen strandslagen Zuiderstrand 1 en Schelppad. Hierbij wordt er van uitgegaan dat het aan te leggen fietspad de strandslag Zuiderstrand 1 passeert en ten zuiden van deze strandslag met een zo kort mogelijke verbinding aansluit op 'de knik' in het bestaande fietspad;
- 4) ten noorden van de bebouwing van Ter Heijde dient in module 4 zonder al te veel vergraven, in de loop van de glooiingen van bestaand duin een zo kort mogelijke verbinding te worden gerealiseerd tussen nieuw fietspad in de kustversterking en nieuw fietspad aan de noordzijde van het dijklichaam. De gemeente Westland heeft aangegeven een voorkeur te hebben voor een ligging van het fietspad op de noordelijke steunberm van de dijk in plaats van op de kruin van de dijk, zodat het fietspad zoveel als mogelijk aan het zicht van de bewoners van Ter Heijde wordt onttrokken. In de ontwerpfase zal de definitieve inpassing op de dijk nader worden uitgewerkt.
- 5) ter hoogte van de kruisingen met Molenslag, Heijdsesweg en Strandweg in Ter Heijde dient het bestaande fietspad een uniforme aansluiting te krijgen. Voorkeur gaat uit naar de fietser in voorrang, waarbij het fietspad is gelegen op een verhoging (plateau);
- 6) in bijlage 2 is voor module 5 als voorkeustracé aangegeven het tracé dat ten zuiden van de Strandweg op het dijklichaam ten zuid-oosten van de bebouwing van Ter Heijde ligt. De gemeente Westland heeft aangegeven een voorkeur te hebben voor de aanleg van het fietspad meer ten zuiden van het dijklichaam, volgens optimalisatievariant X7b in figuur 6.5. In de ontwerpfase zal de definitieve aansluiting tussen bestaand fietspad en aan te leggen fietspad ten zuiden van Ter Heijde nader worden onderzocht en uitgewerkt. Via het uitgelopen pad door bestaand duin wordt, zonder al te veel vergraven van bestaand duin EN met een rustige helling, een verbinding gerealiseerd op het nieuwe

fietspad in de kustversterking. Dit fietspad start ongeveer nabij dwarsprofiel 112.21 van de kustversterking;

- 7) vanaf strandslag Arendsduin dient met een rustige helling een goede verbinding te worden gerealiseerd met het bestaande fietspad aan de teen van het dijklichaam van de dienstweg van Hoogheemraadschap van Delfland. Hierbij moet aandacht zijn om voor de slagboom naar de dienstwoning gebruik te maken van het dijklichaam en de kruising met de toerit naar de dienstwoning.
- 8) Het herinrichtingsplan Vluchtenburg-Stuifkenszand -module7 tussen de strandslagen Vluchtenburg en Stuifkenszand- maakt integraal onderdeel uit van het voorkeustracé.

6.6 Effecten voorkeustracé op de belangen en gebruiksfuncties

In deze paragraaf wordt nader ingegaan op de mogelijke gevolgen voor de genoemde belangen en gebruiksfuncties bij de aanleg van het voorkeustracé van Fietspad 370 binnen het studiegebied. In hoofdstuk 7 wordt nader ingegaan op de effecten voor de natuur.

Het is een gegeven dat het (eenvoudiger) bereikbaar maken van een gebied tot gevolg kan hebben dat verstoring door menselijke activiteit kan ontstaan. Dit kan zich zowel in de aanlegfase als in de gebruiksfase manifesteren. Bij de effectbeschrijving wordt derhalve onderscheid gemaakt in tijdelijke en blijvende effecten van aanleg en gebruik van het fietspad. Het accent wordt gelegd op die (milieu)aspecten die belangrijke nadelige gevolgen van de activiteit ondervinden.

6.6.1 Wandelaars en ruiters

Zoals beschreven in het programma van eisen wordt bij gebruik van een wandel- en/of ruiterspad deze gecompenseerd, mits alternatieven niet aanwezig zijn. Zodoende geldt dat bij het gebruik van het ruiterspad in module 7 een alternatief ruiterspad moet worden gerealiseerd. Daarnaast worden in het integrale herinrichtingsplan de illegale paden tussen strandslag Vluchtenburg en Stuifkenszand opgeheven en wordt een legaal onverhard wandelpad gerealiseerd.

6.6.2 Fietzers

Het nieuw aan te leggen fietspad is voor recreatief gebruik. De inrichting en keuze van het materiaal moet hier op worden afgestemd. Het bestaande fietspad blijft over de gehele lengte in tact. Het bestaande fietspad zal voornamelijk door de fietsers die de kortste en snelste route willen fietsen worden gebruikt.

De nieuwe route door de kustversterking moet herkenbaar zijn. Bewegwijzing en afwijkend materiaalgebruik ten opzichte van het bestaande fietspad moeten hier aan bijdragen.

Afrastering aan beide zijden langs het nieuw aan te leggen fietspad in de kustversterking moet zorgdragen dat het gebruik van het duingebied beperkt blijft tot het fietspad. Wanneer natuurlijke afrastering niet mogelijk of onvoldoende is, dan zal met palen en (prikkel)draad de afscheiding tussen fietspad en duingebied moeten worden bewerkstelligd.

6.6.3 Dienstweg

In het voorkeustracé wordt er van uitgegaan dat het Hoogheemraadschap van Delfland uitsluitend in het gedeelte tussen de strandslagen Beukel en Vluchtenburg, Nieuwlandsedijk, de

functie van de dienstweg af staat ten gunste van de fietsers. De overige dienstwegen in het studiegebied, Hoek van Hollandpad en Arendsduin, blijven in gebruik van het hoogheemraadschap.

Voor de kantoorlocatie nabij strandslag Arendsduin bestaan plannen om de gebouwen te amoveren. Deze plannen zijn echter nog pril en niet concreet. Wanneer de sloop van de gebouwen het gebruik en de functie van de dienstweg opheft, dan zou de aansluiting vanaf strandslag Arendsduin tot aan strandslag Beukel kunnen plaatsvinden via de huidige dienstweg.

Vanwege het comfort en de kosten wordt geadviseerd om de bestaande asfaltverharding van de dienstweg, die als fietspad in gebruik wordt genomen, te handhaven. Eventueel kan deze weg van een nieuwe asfaltdeklaag worden voorzien. Om een visueel onderscheid te maken met het bestaande fietspad kan de nieuwe deklaag rood en/of met streetprint worden voorzien.

6.6.4 Bodem en water

De realisatie van het fietspad kan in principe gevolgen hebben voor bodem en (grond)water, vooral tijdens de aanleg maar ook in de gebruiksfase. Dit betreft met name:

- effecten op de grondwaterstand en op grondwaterstromingen;
- effecten op de bodemopbouw en bodemkwaliteit.

Gelet op de kwetsbaarheid van het gebied, is het van zeer groot belang dat er hoge eisen worden gesteld aan de kwaliteit en betrouwbaarheid van mens en machines als het gaat om het voorkomen van vervuiling van de bodem door bijvoorbeeld brandstoffen en smeermiddelen.

Daar het een gebied betreft waarin met name zand als toplaag en als voornaamste bestanddeel in de opbouw van de bodem aanwezig is, wordt tijdens de aanleg geen verstoring verwacht op de kwaliteit en de opbouw van de bodem. Een verhard fietspad, onverhard voetpad en/of ruiterpad kunnen prima worden aangebracht op een dergelijke bodem zonder deze te ontgraven. Vergraven is daarom uitsluitend noodzakelijk om het nieuwe fietspad in een goed lengte- en/of breedteprofiel te verkrijgen.

Gelet op het feit dat het gaat om de aanleg van een fietspad alleen bestemd voor fietsers zonder motorische hulpmiddelen, dus niet voor fietsen met hulpmotor, snorfietsen, bromfietsen en scootmobielen, zullen ook in de gebruiksfase geen effecten en/of verstoring optreden in de kwaliteit van de bodem.

In de gebruiksfase is het voorgaande eveneens relevant. Hoewel in mindere mate zullen naar verwachting op gezette tijden voertuigen ten behoeve van het (periodiek) onderhoud gebruik maken van het fietspad. Het valt niet te verwachten dat het gebruik door de recreant nadelige gevolgen zal hebben voor het milieu.

6.6.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Bij de aanleg van Fietspad 370 is het onwaarschijnlijk dat sporen uit vroegere perioden zullen worden aangetroffen. Dit omdat het zand voor de kustversterking zeer recent is aangebracht door het opspuiten vanuit zee. Daarbij doet zich het feit voor dat niet dieper dan 50 centimeter zal worden gegraven. Daar waar grote ver- en ontgravingen nodig blijken te zijn, zal in overleg met de provinciaal archeoloog drs. R. Proos een nadere analyse en eventueel een aantal

proefboringen worden uitgevoerd, teneinde vast te stellen of gevaar bestaat dat het historisch bodemarchief wordt verstoord.

Bij de aansluiting op het bestaande fietspad ter hoogte van het Hoek van Hollandlaan in Kijkduin dienen de bestaande bomen te worden gehandhaafd. Het nieuwe fietspad dient evenwijdig aan de Hoek van Hollandlaan, tot aan het Hoek van Hollandpad, zodanig worden ingepast, zodat nagenoeg geen kap van bomen plaatsvindt.

Door het nieuwe fietspad goed in te passen in het landschap, daarmee de glooiingen van het terrein volgend, zijn de landschappelijke effecten minimaal.

7. EFFECTEN OP DE NATUURWAARDEN

Als onderdeel van de tracéstudie zijn de effecten van het voorkeustracé op de aanwezige beschermde habitats en soorten en op aanwezige natuurwaarden in algemene zin berekend (zie Vertegaal, 2010). In het onderzoek naar de natuuraspecten van Fietspad 370 zijn de resultaten van bestaande en nieuwe onderzoeken van de flora en fauna in het studiegebied en de berekening van het voorkeustracé opgenomen.

Ten einde de verschillende fasen van de planvoorbereiding, waaronder het uitwerken van een voorkeustracé, zo goed mogelijk van informatie te voorzien, is het effectenonderzoek rond Fietspad 370 stapsgewijs uitgevoerd:

1. afbakening van effecten;
2. opstellen van ingreep-effectrelaties;
3. ontwikkelen voorkeustracé;
4. bepalen mitigerende maatregelen;
5. effectberekening voorkeustracé.

De berekening van effecten van aanleg van Fietspad 370 is gericht op de volgende relevant geachte typen effecten:

- verlies van habitats en soorten door (netto) ruimtebeslag van nieuwe paden, uitkijkpunten en kunstprojecten;
- aantasting van habitats en soorten tijdens aanleg als gevolg van vergraven/aanvullen;
- aantasting van habitats en soorten in een zone langs de paden door betreding en eutrofiëring door gebruikers ervan;
- aantasting van habitats en soorten in een zone langs paden door beheer- en onderhoudsmaatregelen;
- belemmering van ontwikkeling van een half-natuurlijk reliëf/landschap in kustversterking en overgang naar het buitentalud van de huidige zeereep;
- verstoring van amfibieën en reptielen, broedvogels en zoogdieren door gebruikers van paden;
- aantasting van abiotische kenmerken;
- aantasting van natuurschoon;
- (netto) effecten van herinrichtingsmaatregelen natuur.

Op grond van literatuuronderzoek en deskundigenoordeel zijn voor deze effecttypen ingreep-effectrelaties bepaald, aan de hand waarvan berekeningen zijn uitgevoerd. Vanwege het voorzorgsprincipe is hierbij steeds van 'pessimistische' aannamen uitgegaan.

7.1 Overzicht effecten van het voorkeustracé

In deze paragraaf wordt overzicht gegeven van relevante effecten. Waar verschillende typen effecten dezelfde parameter beïnvloeden zijn deze effecten bij elkaar opgesteld. Omdat effecten vanuit verschillende beleidsmatige en juridische kaders moeten worden beoordeeld (zie paragraaf 3.4) worden deze hier afzonderlijk besproken.

7.1.1 Natuurbeschermingswet/Natura 2000-doelen

De belangrijkste effecten van aanleg en gebruik van Fietspad 370 volgens het voorkeustracé hebben betrekking op veranderingen in *oppervlakte* van (sub)habitattypen waarvoor in 'Solleveld & Kapittelduinen' op grond van de Habitatrichtlijn een instandhoudingsdoelstelling geldt:

- oppervlakteverlies door aanleg van verhardingen en aantasting van de vegetatie in de bermen;
- oppervlakteverlies door de aanleg van uitkijkpunten/kunstprojecten;
- netto oppervlakteveranderingen na integrale herinrichting van het duingebied tussen Slag Vluchtenburg en Slag Stuifkenszand.

Deze drie typen effecten zijn gesommeerd samengevat in tabel 7.1. Het oppervlak van alle andere habitat- en natuurtypen waarvoor een instandhoudingsdoelstelling geldt wordt niet aangetast. Effecten op de nauwe korfslak zullen worden vermeden door bij de verdere uitwerking van het tracé rekening te houden met de exacte verbreiding van de kleine populatie bij Ter Heijde.

Tabel 7.1 **Overzicht oppervlakteveranderingen(sub)habitattypen met een instandhoudingsdoelstelling**

ingreep/effect	oppervlakteverandering (sub)habitat- en natuurtypen met instandhoudingsdoel (in m ²) ¹		
	H2120	H2130A	H2160
ruimtebeslag fietspad + aantasting bermen	-950	-655	-250
ruimtebeslag uitkijkpunten/kunst	-100	-	-
herinrichting noordpunt Dixhoorndriehoek	-	+88.300	-94.950
totaal	-1.050	+87.645	-95.200

¹ H2120=witte duinen; H2130A=grijze duinen *kalkrijk*; H2160=duindoornstruwelen;

Tabel 7.2 **Overzicht verstoringseffecten typische soorten**

ingreep/effect	habitattype	typische soort	effect ¹
verstoring	H2120	zandhagedis	+2.100 m ² verstoord biotoop
		graspieper	-1-2 territorium ¹
verstoring	H2130A	zandhagedis	+1.450 m ² verstoord biotoop
		graspieper	-1-2 territorium ¹
		roodborsttapuit	-0-1 territorium ²
		kneu	-1 territorium
verstoring	H2160	nachtegaal	-0-1 territorium
		braamsluiper	-0-1 territorium
		roodborsttapuit	-0-1 territorium ²
		grasmus	-1-2 territorium

¹ in totaal voorspelde afname in H2120 en H2130A (uitsplitsing niet mogelijk)

² in totaal voorspelde afname in H2130A en H2160 (uitsplitsing niet mogelijk)

De *kwaliteit* van habitattypen waarvoor een instandhoudingsdoel geldt blijkt te worden aangetast door mogelijk verloren gaan van groeiplaatsen van de blauwe distel als typische soort van H2120. Mede vanwege de status van deze soort als beschermde soort (Ffw/tabel 2) zal dit zo veel mogelijk worden voorkomen door optimalisatie van het tracé en verplaatsen van individuele planten. Behoud van de kwaliteit van H2120 is daarmee wat dit aspect betreft gegarandeerd. Daarnaast wordt aantasting van de kwaliteit van habitats verwacht door verstoring van diverse soorten broedvogels die gelden als typische soort van H2120 (graspieper), H2130A (roodborsttapuit, graspieper en kneu), H2160 duindoornstruwelen (nachtegaal, braamsluiper, roodborsttapuit en grasmus), en H2190B vochtige duinvalleien *kalkrijk* (sprinkhaanzanger) en van de van de zandhagedis, een typische soort van H2120 witte duinen en van H2130A grijze duinen *kalkrijk*. In tabel 7.2 wordt een overzicht gegeven van de effecten van verstoring op deze typische soorten.

De sprinkhaanzanger is hier buiten beschouwing gelaten omdat de verstoring van deze soort niet betrekking heeft op het voorkomen in een vochtige vallei maar in droog duinstruweel, dat ook als broedbiotoop van deze soort kan fungeren.

Andere kwaliteitsparameters van (sub)habitattypen met een instandhoudingsdoel in de omgeving van het fietspadtracé worden niet door het voorkeurstracé beïnvloed.

7.1.2 Natuurbeschermingswet/BN-doelen

Binnen de instandhoudingsdoelen voor 'Solleveld & Kapittelduinen' hebben Natura 2000-doelen prioriteit boven de zogenaamde BN-doelen zoals deze voortvloeien uit de vroegere aanwijzingen als beschermd natuurmonumenten (zie paragraaf 3.4). Effecten op BN-doelen zijn daarom aanvullend karakter op de effecten op de N2000-instandhoudingsdoelen zoals hierboven samengevat. Met de effecten op N2000- instandhoudingsdoelen zijn ook de belangrijkste doelen die volgen uit de vroegere aanwijzingen in feite al beschreven.

Aanvullende effecten op BN-doelen hebben betrekking op de volgende aspecten:

- verlies oppervlak natuurtypen: -270 m² 'overige duinstruwelen' in Solleveld;
- aantasting abiotische kenmerken: 0,46 ha aantasting bodemkundige kenmerken door verharding, bodemberoering en vermesting waarvan ca. 0,09 ha in Solleveld en 0,37 ha in Kapittelduinen;
- aantasting natuurschoon: beperkte aantasting van het 'aantrekkelijk aanzien' van het open duinlandschap in beide BN-gebieden.

Voor het overige worden de BN-doelen en parameters niet beïnvloed.

7.1.3 Flora- en faunawet

Effecten op soorten die volgens tabel 2 of 3 van de Flora- en faunawet beschermd zijn zullen vrijwel geheel kunnen worden vermeden door hiermee vooral tijdens de aanleg rekening te houden. Het belangrijkste is dat directe aantasting of doden van planten, dieren en vaste nest- of verblijfplaatsen worden voorkomen. Deze mitigerende maatregelen zijn in bovenstaande paragrafen beschreven en samengevat in paragraaf 8.1. Deze zijn mede gebaseerd op de goedgekeurde Flora- en faunawetgedragscode voor provinciale infrastructuur (BTL Planburo, 2006). Uitgangspunt is dat deze daadwerkelijk worden toegepast.

Mogelijk gaan ter plaatse van de 'aansluitpunten' van Fietspad 370 groeiplaatsen van de blauwe zeedistel (tabel 2) verloren. Om dit effect te beperken wordt bij verdere uitwerking het tracé van het fietspad geoptimaliseerd aan de hand van een detailkartering van aanwezige planten. Waar vernietiging van een groeiplaats op deze manier toch niet kan worden vermeden worden voorafgaand aan de aanleg de betreffende planten uitgestoken en verplaatst naar geschikte locaties in de omgeving (zie ook paragraaf 8.1).

Daarnaast gaat ca. 0,17 ha biotoop van de zandhagedis (witte duinen + grijze duinen *kalkrijk*) verloren door verharding en aantasting van bermen van nieuw aan te leggen padgedeelten en uitkijkpunten en ondervindt deze soorten in ca. 0,36 ha geschikt biotoop rond de nieuwe paden mogelijk hinder door extra verstoring. Aangezien dit relatief geringe oppervlakken betreft en er in de kustversterking in de komende jaren veel grotere oppervlakken geschikt biotoop bij komen, is de gunstige stand van instandhouding van de zandhagedis hierbij niet in het geding.

Dit geldt ook voor de effecten van extra verstoring op broedvogels als gevolg van gebruik van het nieuwe fietspad. Het betreft in alle gevallen geringe effecten, zowel in absolute aantallen

als procentueel, die geen invloed zullen hebben op het functioneren van de broedpopulaties van de betreffende soorten als geheel.

7.1.4 Ecologische hoofdstructuur EHS

De invloed van aanleg en gebruik van Fietspad 370 op de ecologische hoofdstructuur is afdoende in beeld gebracht in de beschrijving van effecten op door Natuurbeschermingswet en Flora- en faunawet beschermde natuurwaarden. In dit geval voegt het beschermingsregime van de EHS weinig of niets toe aan de andere, juridisch ook zwaarder wegende kaders van Natuurbeschermingswet en Flora- en faunawet.

7.2 Beoordeling van effecten

7.2.1 Natuurbeschermingswet/Natura 2000-doelen

H2120 Witte duinen

Uit tabel 7.1 blijkt dat circa 0,1 ha H2120 Witte duinen verloren gaat door de aanleg van Fietspad 370. Uit tabel 7.2 blijkt dat daarnaast op kleine schaal sprake is van extra verstoring van twee typische soorten, graspieper en zandhagedis. Het oppervlakteverlies betreft circa 0,2% van het huidige areaal van 53 hectare in het N2000-gebied als geheel. Door ontwikkelingen als gevolg van andere projecten, de aanleg van het Duincompensatieproject PMR (zie DHV, 2007), de versterking van de Delflandse kust (DHV, 2007) en de aanleg van de Zandmotor (DHV, 2010) wordt een sterke toename van het totale areaal H2120 Witte duinen verwacht. Ook het biotoop van genoemde typische soorten zal fors groter worden. Vanwege de relatief geringe omvang van het verwachte verlies, de toename van het areaal als gevolg van andere projecten en de doelstelling 'behoud oppervlak en kwaliteit' is het effect van Fietspad 370 niet significant. Omdat wel sprake is van een effect dient een Nb-wetvergunning te worden aangevraagd. Verwacht wordt dat deze zal worden verleend.

H2130A Grijze duinen kalkrijk

Uit tabel 7.1 blijkt dat het oppervlak H2130A met ruim 8,7 hectare zal toenemen; ook de typische soorten van het habitatype zullen hierdoor navenant toenemen. Door de voorgenomen integrale herinrichting van de noordelijke punt van de Van Dixhoorndriehoek wordt een substantieel deel van de op grond van de instandhoudingsdoelstellingen vereiste uitbreiding van het oppervlak Grijze duinen *kalkrijk* gerealiseerd. Geringe afname van oppervlak en kwaliteit elders valt hierbij in het niet.

Voor dit habitatype leidt het project tot een substantiële uitbreiding van het oppervlak, waardoor een deel van de uitbreidingsdoelstelling wordt gerealiseerd. Omdat bij de uitbreiding Duindoornstruwelen H2160 verloren gaat is hiervoor een Nb-wetvergunning noodzakelijk.

H2160 Duindoornstruwelen

Uit tabel 7.1 blijkt dat circa 9,5 hectare H2160 Duindoornstruwelen verloren gaat. Dit is het gevolg van de voorgenomen integrale herinrichting van het noordelijk deel van de Van Dixhoorndriehoek waarbij op grote schaal duindoornstruweel wordt omgevormd tot Grijze duinen *kalkrijk*. Dit past in de instandhoudingsdoelstelling - zoals deze bij de definitieve aanwijzing zal worden geformuleerd - waarbij het oppervlak Duindoornstruweel kan afnemen 'ten gunste van' uitbreiding van H2130 Grijze duinen. Daarnaast is sprake van een zeer gering verlies (< 0,01% van het areaal) door aanleg van Fietspad 370 en een geringe verstoring van enkele typische broedvogelsoorten.

Omdat de afname van het oppervlak H2160 Duindoornstruwelen ten gunste van H2130A Grijze duinen *kalkrijk* bijdraagt aan het realiseren van de instandhoudingsdoelen en de negatieve invloeden voor het overige gering zijn, is geen sprake van een significant effect. Omdat de

omvorming niet gebeurt in het kader van het Natura 2000 Beheerplan is hiervoor een Nb-wet-vergunning noodzakelijk. Verwacht wordt dat deze zal worden verleend.

Overige (sub)habitats met een instandhoudingsdoel

Uit het overzicht van effecten in paragraaf 7.1 blijkt dat negatieve effecten op de overige habitats, waarvoor in Solleveld & Kapittelduinen een instandhoudingsdoelstelling geldt, kunnen worden uitgesloten; dit betreft H2130B Grijze duinen *kalkarm*, H2150 Duinheide met struikheide, H2180A Duinbossen droog, H2180C Duinbossen *binnenduintrand* en H2190B Vochtige duinvalleien *kalkrijk*.

Nauwe korfslak

Uitgangspunt is dat effecten op de kleine populatie nauwe korfslak ten zuiden van Ter Heijde geheel kunnen worden vermeden door het tracé bij de verdere detaillering hiervoor aan te passen. Nader onderzoek en verdere toetsing (op basis van het uitgewerkte tracé) is hiervoor noodzakelijk (zie paragraaf 8.1).

Verwacht wordt dat hierdoor geen sprake zal zijn van negatieve effecten op de nauwe korfslak. In dat geval is hiervoor geen Nb-wet-vergunning noodzakelijk.

7.2.2 Natuurbeschermingswet/BN-doelen

De 'BN-doelen' zoals deze bepaald worden door de eerdere aanwijzing van Solleveld en Kapittelduinen als beschermd natuurmonument overlappen voor een groot deel met de Natura 2000-doelen waarop hierboven reeds is ingegaan. Uit paragraaf 7.1 blijkt dat buiten het N2000-kader ten aanzien van drie aspecten sprake is van aantasting van BN-doelen: overige duinstruwelen, bodemkundige gesteldheid en natuurschoon. Het gaat daarbij om (zeer) geringe aantastingen. Het verlies aan overige duinstruwelen (circa 0,03 ha) betreft naar schatting ruim minder dan 1% van het totale areaal van dit natuurstype; de aantasting van bodemkundige kenmerken betreft minder dan 0,1% van het totale gebied en ook de invloed op het natuurschoon is gering.

Vanwege de geringe omvang van de aantasting van de betreffende BN-doelen en het beperkte belang van deze parameters binnen de doelstellingen voor het N2000-gebied als geheel is de aantasting van BN-doelen niet significant.

7.2.3 Flora- en faunawet

Er worden geen effecten verwacht die afbreuk doen aan de gunstige staat van instandhouding van soorten beschermd zijn volgens tabel 2 en 3 van de Flora- en faunawet. Effecten kunnen voor een groot deel worden vermeden door toepassen van mitigerende maatregelen. Effecten op blauwe zeedistel (tabel 2) worden zo veel mogelijk beperkt door mitigerende maatregelen. Omdat deze conform de Gedragscode provinciale infrastructuur worden uitgevoerd is hiervoor geen ontheffing volgens art. 75 Ffw nodig.

Directe negatieve effecten op tabel 3-soorten zandhagedis en rugstreeppad kunnen vrijwel geheel worden vermeden door mitigerende maatregelen (zie paragraaf 8.1). Omdat voor deze soorten het zwaarste beschermingsregime van toepassing is dient hiervoor een ontheffing te worden aangevraagd. Omdat de mitigerende maatregelen aansluiten bij de eisen, zoals in het algemeen door het Ministerie van LNV/Dienst Regelingen worden gesteld, wordt aangenomen dat hiervoor een ontheffing zal worden verleend.

7.2.4 Ecologische hoofdstructuur EHS

Zoals aangegeven in paragraaf 7.1 zijn effecten op natuurwaarden en wezenlijke kenmerken van de EHS geheel in beeld gebracht in het kader van Natuurbeschermingswet en Flora- en

faunawet. Door de sterke overlap is, met de toetsing aan die juridisch zwaarder wegende kaders, impliciet ook getoetst aan het EHS-beschermingsregime zoals vastgelegd in de Nota Ruimte en de Nota Spelregels EHS.

Omdat in het kader van het compensatiebeginsel EHS ook compensatie van niet significante effecten wenselijk kan zijn, dient hier in principe wel rekening te worden gehouden met het provinciaal compensatiebeginsel (zie paragraaf 8.2).

8. MITIGATIE EN COMPENSATIE NATUUR

Uit de berekeningen van het voorkeustracé van Fietspad 370, blijkt dat er sprake is van negatieve effecten op beschermde natuurwaarden. Door de gehanteerde uitgangspunten over vormgeving en (berm)beheer en door de keuze voor een voorkeustracé met zo min mogelijk schade, is voldaan aan het vereiste om de effecten zo veel mogelijk te beperken door mitigerende maatregelen. De verwachte effecten kunnen echter niet als 'verwaarloosbaar' worden beoordeeld.

8.1 Mitigerende maatregelen

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van mitigerende maatregelen die tijdens de aanleg- of gebruiksfase van Fietspad 370 worden toegepast. Deze maatregelen vormen een integraal onderdeel van het voornemen. Voor alle genoemde mitigerende maatregelen geldt dat er bij de voorspelling en beoordeling van effecten van uit is gegaan dat ze daadwerkelijk worden uitgevoerd. Hiermee dient in het vervolgtraject van verdere planuitwerking, aanbesteding en aanleg rekening te worden gehouden.

8.1.1 Voorkomen van schade tijdens aanleg

De meeste mitigerende maatregelen hebben betrekking op de aanlegfase en zijn zowel bedoeld om effecten op beschermde soorten (Flora- en faunawet) als op beschermde habitats en soorten van de Habitatrictlijn (Natuurbeschermingswet) te voorkomen.

Voorkomen van effecten op beschermde soorten Ffw

- Verstoring van broedvogels door aanlegwerkzaamheden wordt vermeden door werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. Als uitgangspunt geldt hiervoor de periode 15 maart tot 15 juli. In het vervolgtraject wordt nagegaan in hoeverre soorten aanwezig zijn die om een andere periode vragen om verstoring tijdens de broedcyclus te voorkomen.
- Verstoring van foeragerende en trekkende vleermuizen wordt voorkomen door werkzaamheden niet 's nachts (met behulp van bouwverlichting) uit te voeren.
- Schade aan zandhagedis en rugstreeppad wordt vermeden door voorafgaand aan de werkzaamheden aanwezige dieren weg te vangen en naar geschikt biotoop over te brengen en het plangebied gedurende de werkzaamheden af te zetten met faunarasters. Mede gezien de eisen m.b.t. broedvogels betekent dit dat in september het werkgebied dient te worden afgezet en aanwezige dieren moeten worden gevangen en verplaatst.
- Om schade aan groeiplaatsen van de blauwe zeedistel zo veel mogelijk te beperken wordt voorafgaand aan de uitwerking van definitief ontwerp een gedetailleerde kartering (microkartering) gemaakt van groeiplaatsen van deze soort. Daarbij worden ook groeiplaatsen van de (niet beschermde) Rode Lijstsoort zeewolfsmelk en van eventuele andere waardevolle plantensoorten in kaart gebracht. In de definitieve ontwerp-tekening wordt een tracé uitgewerkt waarbij groeiplaatsen van deze soorten zo veel mogelijk vermeden. Blauwe zeedistels waarvan aantasting om technische redenen onvermijdelijk is worden voorafgaand aan de werkzaamheden uitgestoken en in de directe omgeving op een geschikte plaats in de herplant.

Voorkomen van effecten op soorten en habitats met een instandhoudingsdoel N2000/Nbw

- Schade door aanlegwerkzaamheden, gebruik van materieel e.d. aan aanwezige vegetaties/habitattypen wordt zo veel mogelijk beperkt door werkzaamheden uitsluitend uit te voeren binnen de strook waar het (fiets)pad wordt aangelegd. Transport van materiaal vindt plaats binnen deze werkstrook. Depots van stenen en andere materialen,

bouwketen, opstelplaatsen voor machines etc. worden buiten het eigenlijke duingebied gesitueerd.

- Aantasting van de kleine populatie van de nauwe korfslak direct ten zuiden van Ter Heijde wordt vermeden door rond dit deel van het tracé de verspreiding van de nauwe korfslak zeer nauwkeurig in beeld te brengen en bij de uitwerking van het definitief ontwerp het tracé zodanig aan te passen dat het biotoop ter plaatse niet wordt aangetast. Omdat het tracé hier overwegend via bestaande wilde paden (kaal zand) is gesitueerd wat geen geschikt biotoop is voor de nauwe korfslak wordt aangenomen dat schade aan de nauwe korfslak geheel kan worden voorkomen.

8.1.2 Voorkomen van schade tijdens de gebruiksfase

Voorkomen van effecten op soorten en habitats met een instandhoudingsdoel N2000/Nbw

- De ontwikkeling van witte en grijze duinen in de direct omgeving van het fietspad onder invloed van lokale verstuiwing wordt zo min mogelijk verstoord. Lichte overstuiving van het fietspad wordt toegestaan om zandtransport aan de landwaarts gelegen grijze duinen mogelijk te maken. Verstuiwingen in de (directe) omgeving worden alleen vastgelegd op plaatsen waar na een storm meer dan 0,1 m zand op het pad blijft liggen. Voor het overige wordt enige overlast toegestaan en waar nodig zand van het fietspad verwijderd door de beheerder. Voor het vastleggen neemt het Hoogheemraadschap van Delfland geen verantwoording op zich.
- Opgestoven zand dat van paden wordt verwijderd wordt afgevoerd naar het strand (en niet in de directe omgeving op de aanwezige vegetaties gestort).
- Om verlies van habitats te beperken worden de bermen van fietspad F370 worden over een breedte van maximaal 0,5 meter als zodanig beheerd. het beheer is beperkt tot verwijderen van struikopslag en ruigten. Voor het overige wordt de ontwikkeling van natuurlijke duinvegetaties zoveel mogelijk gefaciliteerd. Alleen waar het fietspad door of langs duindoornstruwelen loopt wordt een strook van maximaal 1,5 m regelmatig gemaaid of geklepeld om ontwikkeling van duinstruwelen tegen te gaan. Langs ruiterpaden worden geen bermen in stand gehouden/beheerd.

8.2 Compensatie

Uit paragraaf 7.2 blijkt dat in het kader van de Natuurbeschermingswet geen sprake is van significant negatieve effecten op het toekomstig N2000-gebied Solleveld & Kapittelduinen. Dit betekent dat het, in dat kader, juridisch niet noodzakelijk is maatregelen te nemen ter compensatie hiervan (zie Natuurbeschermingswet 1998 artikel 19h). Ook vanuit de Flora- en faunawet blijken geen compenserende maatregelen nodig te zijn om de gunstige staat van relevante beschermde soorten te kunnen garanderen.

Omdat sprake is van – (zeer) geringe - effecten binnen de Ecologische Hoofdstructuur wordt in principe wel compensatie gewenst geacht in het kader van het zogenaamde provinciaal compensatiebeginsel, omdat hierbij ook niet significante effecten in beschouwing worden genomen. Uit overleg met Bureau Natuur en de projectleiding van het Natura 2000 Beheerplan Solleveld & Kapittelduinen is gebleken dat het tussen strandslag Vluchtenburg en Stuifkenszand geplande integrale herinrichtingsplan (zie bijlage 3) ruim voldoende natuurherstelmaatregelen omvat om tevens als compensatie van de effecten van het fietspad in het kader van de provinciaal compensatiebeginsel te kunnen worden beschouwd.

Voor het overige zijn compenserende maatregelen niet noodzakelijk.

9. EIGENDOM, BEHEER, ONDERHOUD EN FINANCIËN

Bij de vaststelling van het voorkeurstracé moeten sluitende afspraken worden gemaakt over eigendom, beheer en onderhoud van het voorkeurstracé van het fietspad, waartoe eveneens het integraal herinrichtingsplan Vluchtenburg-Stuifkenszand behoort.

Met de aanleg van het fietspad zijn overheidsgelden gemoeid waarbij als beleidsuitgangspunt geldt dat het fietspad bestemd wordt tot openbare weg in de zin van de Wegenwet. Eigendom, beheer en onderhoud van het fietspad worden bij voorkeur geregeld conform de beleidsregels uit de Wet Herverdeling Wegenbeheer (1993).

Op basis van het huidige uitwerkingsniveau zijn de investeringskosten van de voorbereiding en aanleg van het voorkeurstracé voor het fietspad begroot. Het prijspeil waarop de investeringskosten zijn geraamd is 2010.

9.1 Eigendom, beheer en onderhoud

Het Hoogheemraadschap van Delfland is de enige eigenaar van de grond waarop het voorkeurstracé van Fietspad 370 tussen Kijkduin en strandslag Vluchtenburg wordt aangelegd. Het integraal herinrichtingsplan in het noorden van de Van Dixhoorndriehoek is gesitueerd op grond dat in eigendom is van Domeinen en van het Hoogheemraadschap van Delfland, zie bijlage 4.

Volgens de in 1982 gesloten beheer- en onderhoudsovereenkomst tussen de provincie Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap van Delfland is fietspad 1 tussen de Hoek van Hollandlaan in Den Haag/Kijkduin en de Nieuwlandsedijk in 's-Gravenzande (strandslag Vluchtenburg) niet openbaar in de zin van de Wegenwet. Jaarlijks wordt dit gedeelte van het bestaande fietspad, met uitzondering van het gedeelte tussen de Hoek van Hollandlaan in Kijkduin en de Molenweg in Monster, op 30 december voor ten hoogste één dag afgesloten voor het fietsverkeer. In nader overleg zal door de provincie Zuid-Holland met het Hoogheemraadschap van Delfland uniforme afspraken worden gemaakt en vastgelegd over het afsluiten, het gebruik, het beheer en onderhoud van de delen van het nieuwe fietspad en het bestaande fietspad tussen de Hoek van Hollandlaan en strandslag Vluchtenburg, alsmede overige wegen van het hoogheemraadschap welke het (nieuwe) fietspad kruisen.

Met Domeinen worden eveneens afspraken voor beheer en onderhoud gemaakt en vastgelegd over -de nieuwe paden in- het herinrichtingsplan Vluchtenburg-Stuifkenszand.

In principe kunnen de volgende onderdelen over eigendom en onderhoud voor het nieuw aan te leggen fiets-, wandel en ruiterspad hieraan ten grondslag liggen:

- de gronden waarop Fietspad 370 en het wandel- en ruiterspad worden aangelegd, worden door het Hoogheemraadschap van Delfland respectievelijk Domeinen om niet ter beschikking gesteld aan de provincie Zuid-Holland;
- het eigendom van de paden gaat middels het vestigen van recht van opstal naar de provincie, wanneer de gronden van het fietspad in eigendom blijven van de huidige eigenaar;
- de gronden worden in gebruik gegeven voor het hebben en onderhouden van een fietspad voor uitsluitend fietsers, voor een wandelpad uitsluitend voor voetgangers en voor een ruiterspad uitsluitend voor ruiters. Voor het Hoogheemraadschap van Delfland respectievelijk Domeinen zijn hieraan geen kosten verbonden;

- deze beschikbaarstelling wordt direct na aanleg van het fietspad en het wandel- en ruiterspad én voor de openstelling voor het fiets-, wandel- en ruiterverkeer, in een tussen het Hoogheemraadschap van Delfland respectievelijk Domeinen en de provincie Zuid-Holland gesloten overeenkomst opgenomen;
- het Hoogheemraadschap van Delfland respectievelijk Domeinen is gevrijwaard van iedere aanspraak op mogelijke schade vanwege het in gebruikgegevene, zowel tijdens de aanleg als na gereedkomen;
- de onderhoudsplichtige plaatst, na overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland respectievelijk Domeinen als eigenaar, de bebording conform het Wegenverkeersreglement en de bewegwijzering van het fiets-, wandel- en ruiterspad, waarvan de eenmalige kosten van aanschaf voor rekening zijn van het fietspadproject. De verkeersborden worden pas geplaatst nadat het benodigde verkeersbesluit door het bevoegd gezag is vastgesteld;
- in geval van geen eigen weg wordt het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) van toepassing;
- de provincie Zuid-Holland neemt het voortdurend onderhoud van de verharding van het fiets-, wandel- en ruiterspad voor haar rekening, te weten voor het fietspad een elementenverharding met een breedte van over het algemeen 3,50 meter (en aan weerszijden een berm van 0,50 meter), voor het wandelpad een nader af te stemmen ongebonden verharding met een breedte van 1,50 meter en voor het ruiterspad een baan van rul gebiedseigen zand met een breedte van 2,00 meter en van de ernaast liggende bermen van 0,50 meter respectievelijk 1,50 meter bij duindoorn inclusief de bebording en bewegwijzering;
- de provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk en aansprakelijk voor voormeld onderhoud;
- klachten over de onderhoudstoestand moeten worden gericht aan de provincie Zuid-Holland;
- de provincie Zuid-Holland behandelt de klachten en zorgt voor het nodige herstel waarvan de kosten voor rekening van de provincie Zuid-Holland zijn.

9.2 Beheerparagraaf

Naast de juridische en procedurele afspraken, zijn tevens afspraken gemaakt over de beheeraspecten voor het voorkeursstracé van het fietspad.

Over de beheerbreedte en verstrooiingszone aan beide zijde van het fietspad zijn de volgende afspraken gemaakt:

1. 1,50 m vanaf de buitenrand van het fietspad bij duindoorns, in verband met mechanisch groenbeheer;
2. 0,50 m vanaf de buitenrand van het fietspad als verstoringzone bij en na aanleg bij overige type natuur naast fietspad.

Bij nieuw aan te leggen separate wandel- en ruiterspaden geldt een beheerbreedte van 0,50 m vanaf de buitenrand van het pad, dus bij alle type natuur langs het pad.

Het beheer van het integraal herinrichtingsplan Vluchtenburg-Stuifkenszand wordt uitgevoerd conform de door de provincie Zuid-Holland, als bevoegd gezag, geaccepteerde beheerplan voor het toekomstig N2000-gebied Solleveld & Kapittelduin en de uitwerkingsplannen voor de betreffende deelgebieden.

9.3 Investeringskosten

Op basis van het voorkeurstracé van het fietspad zijn de investeringskosten van de voorbereiding en de aanleg begroot volgens de Standaard Systematiek Kostenberekening methodiek (SSK). Het prijspeil waarop de investeringskosten zijn geraamd is januari 2010.

Aan de hand van de uitgangspunten voor de berekening van de investeringskosten voorbereiding en aanleg van het nieuwe fietspad en het integrale herinrichtingsplan Vluchtenburg-Stuifkenszand en het voorbereiden en uitvoeren van bijkomende werkzaamheden aan het bestaande fietspad, zijn de nog te maken investeringskosten berekend op € 4.000.000,- exclusief BTW.

Na vaststelling van het tracé en besluit tot verdere voorbereiding en aanleg van het fietspad en het integrale herinrichtingsplan Vluchtenburg-Stuifkenszand, worden de kosten opgenomen in het nieuwe MPI, in overeenstemming met het beoogde jaar van uitvoering volgens de planning zoals aangegeven in hoofdstuk 13.

Voor de berekening van de investeringskosten voor voorbereiding en aanleg van het fietspad zijn de navolgende uitgangspunten gehanteerd:

- gesloten grondbalans/ geen aan- en afvoer van duinzand;
- schade aan natuur minimaal door inzet van klein materieel;
- opslag van materiaal buiten het werkterrein;
- aanvoer van materiaal afgestemd op dagproductie;
- geen vervuilde grond, geen stortkosten;
- geen keuringskosten.

Voor de berekening van de investeringskosten voorbereiding en aanleg van het integrale herinrichtingsplan Vluchtenburg-Stuifkenszand zijn de navolgende uitgangspunten gehanteerd:

- standaardprijzen voor dergelijke werkzaamheden;
- schade aan natuur minimaal door inzet van klein materieel;
- opslag van materiaal buiten het werkterrein;
- geen vervuilde grond, geen stortkosten;
- geen keuringskosten.

De eenmalige gewenningsbijdrage in het onderhoud per nieuw aangelegde kilometer fietspad van € 14.000,00 is niet van toepassing, omdat de provincie Zuid-Holland beheerder wordt van het nieuwe fietspad.

10. NOG TE NEMEN BESLUITEN EN VERGUNNINGEN

Mogelijk wordt vanaf 1 juli 2010 de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) van kracht. Met deze wet wordt een groot aantal vergunning-, ontheffing- en andere toestemmingstelsels samengevoegd tot één toestemmingsstelsel: **de omgevingsvergunning**. Voor dit project kan het zinvol zijn te wachten totdat de Wabo van kracht is, waardoor slechts een omgevingsvergunning hoeft te worden aangevraagd, zodat dan een fors aantal vergunningen, ontheffingen en toestemmingen in één keer worden aangevraagd.

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. Ook hier staat het samenvoegen van een groot aantal vergunning-, ontheffing- en andere toestemmingstelsels die uitsluitend betrekking hebben met water centraal. De samenvoeging heeft geleid tot één toestemmingsstelsel: **de watervergunning**.

Door de invoering van de Wabo en de Waterwet hoeft bij één loket nog maar één vergunning te worden aangevraagd en is er ook maar één bevoegd gezag. Na het doorlopen van de procedure volgt één besluit, waarop zonodig één rechtsbeschermingprocedure volgt. Als de aanvraag voor een watervergunning betrekking heeft op handelingen waarvoor verschillende bestuursorganen bevoegd zijn, wordt de beslissing op de aanvraag in beginsel genomen door het hoogste bevoegde gezag. In onderling overleg kunnen hierover verdere afspraken worden gemaakt.

Het verkrijgen van de water- en omgevingsvergunning (mits op tijd de Wabo van kracht wordt) zal vermoedelijk circa een jaar in beslag nemen. Indien geen zienswijzen, bezwaren en/of beroepen worden aangetekend kunnen alle vergunningen medio 2011 beschikbaar zijn.

Volledigheidshalve worden, ten aanzien van de onderdelen vallend onder de omgevingsvergunning, de onderdelen nog separaat behandeld.

Voor de volgende vergunningen/ontheffingen moet bij de nadere uitwerking van het voorkeurs tracé Fietspad 370 en het integraal herinrichtingsplan Vluchtenburg-Stuifkenszand aandacht zijn vanwege een mogelijke aanvraag in het kader van:

- Bestemmingsplannen; aanlegvergunning en/of projectbesluit;
- Natuurbeschermingswet 1998;
- Flora- en Faunawet;
- Kapverordening;
- Ontgrondingenverordening;
- Wegenverkeerswet, RVV-1990 en BABW;
- Waterwet.

Ter verwerving van de benodigde vergunningen voor de realisering van Fietspad 370 moet een aantal procedures worden doorlopen. De volgende instanties zijn hierbij betrokken:

- De gemeenten Den Haag, Westland en Rotterdam/deelgemeente Hoek van Holland vanwege bestemmingsplan en aanlegvergunning;
- De gemeenten Den Haag en Westland en De Staat vanwege verkeersbesluit;
- Het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit vanwege ontheffingen op grond van de Flora- en faunawet;
- De provincie Zuid-Holland vanwege vergunningen inzake Natuurbeschermingswet 1998, projectbesluit en ontgroning.

10.1 Aanlegvergunning en projectbesluit

Onbekend is of op basis van de vigerende bestemmingsplannen aanlegvergunning(en) moeten worden aangevraagd of dat een projectbesluit moet worden genomen. In dit kader wordt verwezen naar het mogelijk van kracht worden van de Wabo met ingang van 1 juli 2010.

10.2 Besluiten inzake natuur

Het studiegebied is aangemeld en in ontwerp aangewezen als onderdeel van het N2000-gebied 'Solleveld & Kapittelduin'. De gebiedsbescherming die (mede) op grond hiervan geldt is geregeld in de Natuurbeschermingswet 1998. De soortbescherming volgens de Habitatrichtlijn is in de Nederlandse wetgeving opgenomen als onderdeel van de Flora- en faunawet. Ook voor deze te nemen besluiten wordt verwezen naar het van kracht worden van de Wabo met ingang van 1 juli 2010. Voor de huidige situatie gelden de volgende onderdelen.

Natuurbeschermingswet

Zoals aangegeven in paragraaf 7.2 worden kleine niet-significante effecten verwacht op Natura 2000-instandhoudingsdoelen en 'BN-doelen'. Hiervoor dient vergunning te worden aangevraagd. De definitieve aanwijzing van Solleveld & Kapittelduinen als N2000-gebied wordt verwacht in 2010. Zolang het gebied nog niet definitief is aangewezen dient de vergunningverlening plaats te vinden volgens het principe van 'directe werking' van de Habitatrichtlijn. Aangezien zowel Solleveld als Kapittelduinen tot dat moment formeel nog zelfstandige beschermde natuurmonumenten zijn, is de meest voor de hand liggende procedure hiervoor artikel 16 Nb-wet (voor beide gebieden afzonderlijk). Daarna dient de vergunningprocedure plaats vinden op grond van artikel 19d Nb-wet.

Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet regelt de bescherming van plant- en diersoorten. Voor activiteiten die leiden tot in negatieve gevolgen voor in deze wet beschermde soorten dient ontheffing te worden gevraagd. Voorwaarde is dat geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de betreffende soort. Zoals aangegeven in paragraaf 7.2.3 is naar verwachting ontheffing nodig met betrekking tot uitvoeren van mitigerende maatregelen voor rugstreeppad en zandhagedis. Ontheffing voor de aanleg van Fietspad 370 zal bij het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit moeten worden aangevraagd, na besluit van GS tot realisatie van het fietspad.

Compensatiebeginsel EHS

Het door de rijksoverheid gehanteerde compensatiebeginsel EHS is (in 1997) uitgewerkt in een provinciaal compensatiebeginsel. Dit compensatiebeginsel is ook van toepassing op de beoogde aanleg van Fietspad 370. Omdat met het integraal herinrichtingsplan Vluchtenburg-Stuifkenszand veel natuurwinst wordt geboekt, is voor het overige geen compensatie noodzakelijk. Er is hiervoor geen vergunningenprocedure nodig.

10.3 Waterwet

Met de komst van de Waterwet worden watersystemen als geheel bekeken en niet langer sectoraal. De Waterwet sluit goed aan op de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro), waardoor de relatie met het ruimtelijke omgevingsbeleid wordt versterkt.

Deze nieuwe wet vormt de grondslag voor een complete regeling van het integraal waterbeheer. Zowel het afwegingskader, het instrumentarium als de procedures zijn in één wet te vinden. De Waterwet heeft een achttal bestaande wetten op het terrein van het waterbeheer vervangen. Ook de waterbodemregeling van de Wet bodembescherming is hierin

geïntegreerd. Nieuwe elementen zijn de versterkte relatie tussen waterbeheer en ruimtelijke ordening, de normering voor (regen)wateroverlast, de wettelijke verankering van de verdringingsreeks, de regeling voor bergingsgebieden, de leggerplicht, de rol van waterschappen bij het grondwaterbeheer en de integrale watervergunning.

Omdat het voorkeurstracé een ontwikkeling is binnen de keurzone (kern- en beschermingszone) is Vergunningen & Handhaving, Keurbeheer van Delfland nauw betrokken geweest. Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft de beperkingen, mogelijkheden en randvoorwaarden aangegeven. Voor de daadwerkelijke realisatie is een watervergunning nodig, waartoe de voormalige keurvergunning behoort. Daarbij kan gevraagd worden om een technisch onderzoek naar de effecten op de waterkerend vermogen en onderhoud van de kering. De procedure waarin Delfland vergunning verleent, staat formeel los van de watertoets. Het hoogheemraadschap zal de aanvraag toetsen aan de doelstellingen van artikel 2.1 van de Waterwet. Vanwege de geuite bezwaren door de natuurorganisaties op de aanleg van Fietspad 370 door het duingebied, zal het hoogheemraadschap eerst een ontwerpbesluit bekend maken.

Voor het verlenen van de aanlegvergunning is een watertoets noodzakelijk. Tijdens het opstellen van de tracénota is het Hoogheemraadschap van Delfland betrokken geweest bij het bepalen van het voorkeurstracé. Doordat de verharding van het fietspad bestaat uit elementen en geen opvang van hemelwater plaatsvindt, waardoor het hemelwater in de bodem kan infiltreren, worden geen effecten verwacht op de kwaliteit en kwantiteit van oppervlakte of grondwater. De desbetreffende gemeente(n) zal/zullen voor het verlenen van de aanlegvergunning het hoogheemraadschap deze uitkomsten meedelen.

10.4 Ontgrondingvergunning

Vanwege de beperkte mate van grondverzet behoeft voor de aanleg van het fiets-, wandel- en ruiterspad geen vergunning te worden aangevraagd.

10.5 Beleidsregels wegverkeer

Eigendom en onderhoud van het fietspad worden geregeld tussen de eigenaar van de gronden en de beheerder. Zie hiervoor hoofdstuk 9.

Voor zover een weg in beheer is bij Rijk, Provincie of Waterschap neemt de betreffende beheerder het verkeersbesluit. Voor niet openbare wegen gebeurt dit op verzoek van de eigenaar/beheerder.

11. RISICO'S EN KENNISLEEMTEN

Het is de bedoeling dat een project, wanneer het eenmaal van start gaat, binnen de beschikbare tijd en het beschikbare budget gerealiseerd wordt en ook nog beantwoordt aan de gestelde kwaliteitseisen. Het is derhalve van belang om van tevoren de belangrijkste risico's van het project te wegen en in het proces in te calculeren.

11.1 Risicoanalyse

Risicomanagement in de planstudiefase moet het besluitvormingsproces tussen alle betrokken partijen zo soepel mogelijk laten verlopen. Op basis van de methode is vanuit de onderhavige fase van Fietspad 370 een risicoanalyse uitgevoerd. De risicoanalyse in de planstudiefase voor Fietspad 370 is opgesteld voor:

- het bepalen van de haalbaarheid van de planning binnen het beschikbare budget met de beoogde kwaliteitseisen;
- het nemen van de beslissing voor de realisatie van het fietspad.

De volgende risico's worden op dit moment onderkend:

1. de bezwaren die met name de natuurorganisaties hebben op de aanleg van een 'extra' fietspad door het duingebied;
2. het doorlopen van procedures in kader van vigerende bestemmingsplannen of het wachten op de uitwerking van de nieuwe bestemmingsplannen van de betreffende gemeente(n);
3. de mate waarin de kustversterking en daarmee het tracé van het nieuwe fietspad in de kustversterking is of wordt meegenomen in de bestemmingsplannen van de betreffende gemeente(n);
4. het tijdig gereed komen van de kustversterking in relatie tot een verlate uitvoering van het fietspad door de kustversterking, waarbij het voordeel van de effecten op de natuur te niet wordt gedaan;
5. het wachten op het in werking treden van de Wabo ten behoeve van één omgevingsvergunning voor de onderdelen ruimte, milieu en natuur.

De beheersing van de risico's heeft vooral betrekking op de factor tijd en in mindere mate op de kwaliteit of de financiën. Door continuïteit van de inzet van de provincie, andere overheden en de maatschappelijke organisaties die de aanleg van het fietspad ondersteunen, kunnen de effecten van de risico's in de volgende fasen worden gecontroleerd en wellicht verminderd.

11.2 Leemten in kennis

Mede door de grote zorgvuldigheid waarmee de planstudiefase is doorlopen en met het analyseren van de risico's is er geen leemte in de kennis te benoemen.

12. VERVOLGPCROEDURE

Nadat provincie Zuid-Holland bestuurlijk akkoord is met de inhoud van de tracéhaalbaarheidstudie en het vervolg van het project, moeten alvorens daadwerkelijk met de aanleg van het fietspad en de integrale herinrichting kan worden begonnen, nog diverse stappen worden gezet. Deze stappen zullen, waar mogelijk, (deels) parallel worden geschakeld.

In het vervolg van dit project dienen trajecten van diverse vergunningen, waaronder de ontheffing Flora- en faunawet en de vergunning Natuurbeschermingswet, te worden doorlopen. Daar waar dat mogelijk is, zal om tijd te winnen, een aantal vergunningen gelijktijdig worden aangevraagd. Om het fietspad planologisch mogelijk te maken zal nader overleg worden gevoerd met de gemeenten Den Haag, Westland en Rotterdam.

Ingeschat wordt dat Fietspad 370 en de diverse paden uit het herinrichtingsplan voor het voorjaar 2012 in gebruik kunnen worden genomen dan wel gereed zijn. Kritisch voor het halen van deze geplande opleveringsdatum zijn met name de volgende drie factoren:

- de tijd gemoeid met het verwerven van de benodigde vergunningen;
- het doorlopen van de bijbehorende (planologische) procedures, waaronder mogelijke bezwaar- en/of beroepsprocedures;
- de beperking dat uitvoering van de onderdelen van Fietspad 370 en het bijbehorende herinrichtingsplan in één tranche buiten het broedseizoen conform de Flora- en Faunawet dient plaats te vinden.

Na de aanleg is het uiteraard van belang dat de voorzieningen die uitgevoerd zijn, onderhevig zijn aan monitoring en evaluatie.

12.1 Fasering en tijdspad

Als afronding van de tracéstudie, inclusief de reacties uit inspraak en overleg, is onderliggende tracénota opgesteld.

Wat betreft de nog te doorlopen procedures wordt vooralsnog uitgegaan van de volgende fasering:

- Bestuurlijke vaststelling van de inhoud van de tracénota door de provincie Zuid-Holland;
- Procedurele fase ten behoeve van het verwerven van diverse vergunningen en ontheffingen, inzake onder meer aanleg, natuur, realisatie en gebruik (afgerond zomer 2011, zonder bezwaarprocedure);
- Ontwerpfase, waarin het vastgestelde voorkeurstracé voor het fietspad en het herinrichtingsplan met daarin de tracés van het vervangend wandel- en ruiterspad nader worden uitgewerkt en geoptimaliseerd (afgerond herfst 2010);
- Realisatiefase, waarbij rekening moet worden gehouden met het feit dat werken in dit gebied alleen is toegestaan buiten het broedseizoen, dus daadwerkelijke aanleg kan uitsluitend plaatsvinden in de periode vanaf medio augustus t/m medio maart (afgerond maart 2012);
- Nazorg, onder meer omvattend monitoring en evaluatie van de aanleg van het fietspad en de uitgevoerde maatregelen in het kader van de integrale herinrichting.

12.1.1 Procedurele fase

Ondanks de zorgvuldigheid waarmee de planstudiefase is doorlopen, is de inschatting dat procedures ten aanzien van zienswijzen dienen te worden gevoerd.

Voor de integrale herinrichting dienen bij verschillende instanties behandelingen plaats te vinden. Na afronding van het voorkeurstracé van het fietspad en het ontwerp van het herinrichtingsplan kan met de procedure voor deze vergunningen/ontheffingen worden gestart. Op dit moment is niet duidelijk hoe de procedure verloopt, mede in kader van het inwerking treden van de Wabo. Hierover zal nader overlegd worden met onder andere de afdeling Ruimte en Wonen van de provincie Zuid-Holland.

Indien de procedures van de afhandeling van de vergunningen in een continue procesgang worden uitgevoerd, is de inschatting dat in juli 2011 alle vergunningen zijn verkregen en/of procedures zijn afgerond, exclusief bezwaarprocedures.

12.1.2 Ontwerpfase

Werkzaamheden inzake ontwerp en bestek:

- Operationalisering van het ruimtelijke model voor het voorkeurstracé;
- Projecteren in het voorkeurstracé van de vereiste mitigerende maatregelen;
- Uitwerking van de benodigde maatregelen in het herinrichtingsplan Vluchtenburg-Stuifkenszand;
- Uitwerking tot het definitief ontwerp en het bestek.

Door het voorlopig en definitief ontwerp van het voorkeurstracé van Fietspad 370 in één ontwerp te integreren zullen deze werkzaamheden, naar verwachting, om en nabij een half jaar in beslag nemen. Door de inspraakprocedure en het ontwerp te koppelen wordt tijdswinst behaald.

12.1.3 Realisatiefase

Nadat alle procedures van bezwaar en beroep zijn afgewikkeld en het bestek gereed is, volgen aanbesteding, gunning en aanleg van het fietspad alsmede het realiseren van het herinrichtingsplan Vluchtenburg-Stuifkenszand. Aannemende dat hiermee een half jaar is gemoeid en met de restrictie dat de aanleg buiten het broedseizoen ter hand wordt genomen, kan in het meest gunstigste scenario het nieuwe fietspad voorjaar 2012 worden opengesteld voor de fietsers.

12.1.4 Nazorg

Met name na de realisatie van de voorzieningen binnen het herinrichtingsplan Vluchtenburg-Stuifkenszand dient het effect hiervan voor de beoogde soorten te worden geëvalueerd en gemonitord. Om dit te bewerkstelligen zal bij de nadere uitwerking van de plannen en effecten een uitvoeringsplan moeten worden opgesteld. In dit plan zal voor een langere periode de monitoring en evaluatie van de voorzieningen in het kader van de integrale herinrichting worden beschreven.

LITERATUUR

Ten behoeve van de tracéstudie is gebruik gemaakt van talrijke beleidsnota's van verschillende overheden. Deze worden hier niet afzonderlijk vermeld. Voor de onderbouwing van de tracéstudie is specifiek gebruik gemaakt van onderstaande studie en rapport.

VERTEGAAL, C.T.M., Vertegaal Ecologisch Advies en Onderzoek, mei 2010. Deelstudie Natuuraspecten Fietspad 370. Leiden.

De planologische scan is uitgevoerd door Oranjewoud BV. Voor de onderbouwing van de inhoud van de bestemmingplannen en de planologische procedure is gebruik gemaakt van de opgestelde notitie.

Planologische scan fietspadtracé F370, 15 april 2010. Projectnummer 184907.44, memonr. 201010823.10.

Overige bronnen

www.minlnv.nl

www.haaglanden.nl

www.delflandsekust.nl

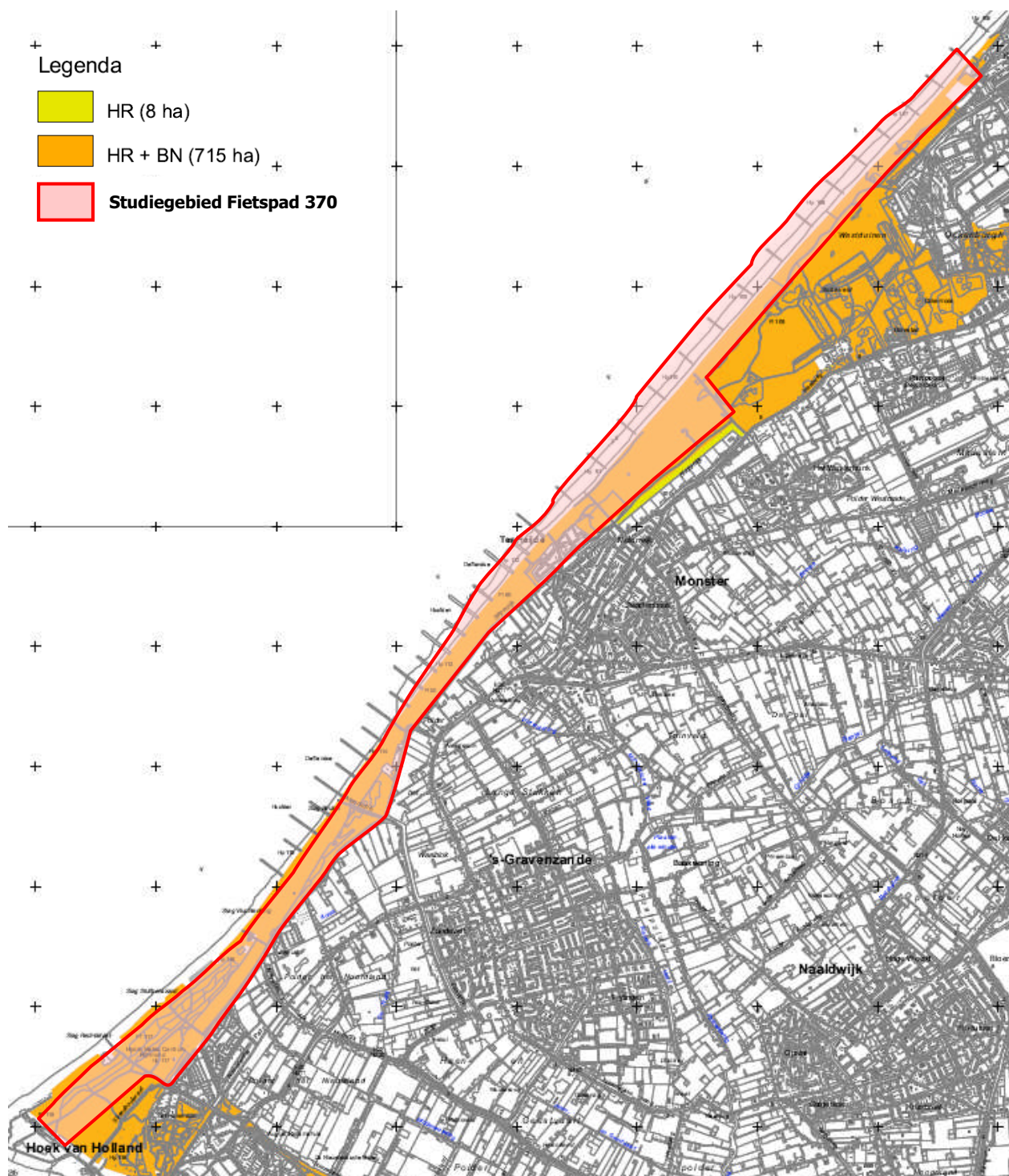
www.hhdelfland.nl

www.geo.zuid-holland.nl

BIJLAGEN

Bijlage 1	Habitatrichtlijn(Natura2000)gebied 'Solleveld & Kapittelduin'
Bijlage 2	Voorkeurstracé Fietspad 370
Bijlage 3	Planschets integraal herinrichtingsplan Vluchtenburg-Stuifkenszand
Bijlage 4	Overzicht beheerders Van Dixhoorndriehoek

Bijlage 1 Habitatrictlijn(Natura2000)gebied 'Solleveld & Kapittelduin' (cf. ontwerp aanwijzingsbesluit januari 2007)



(Ontwerp) instandhoudingsdoelen N2000-gebied 'Solleveld & Kapittelduinen'

H2120 Wandelende duinen op de strandwal met *Ammophila arenaria* ("witte duinen")

Doel: Behoud oppervlakte en kwaliteit.

Toelichting: Omdat de kust hier te sterk aan erosie onderhevig is, is het van belang de zeereep op de huidige positie te handhaven. Doordat er zandsuppleties plaatsvinden zijn op het strand echter kleine embryonale duintjes ontstaan en is er zand over de zeereep heen gestoven, waardoor het type witte duinen hier goed ontwikkeld aanwezig is.

H2130* Vastgelegde kustduinen met kruidvegetatie ("grijze duinen")

Doel: Behoud oppervlakte en verbetering kwaliteit grijze duinen, *kalkrijk* (subtype A) en grijze duinen, *kalkarm* (subtype B).

Toelichting: Binnen het begraasde deel van het terrein komen op kleine schaal goed ontwikkelde kalkrijke duingraslanden voor van het type grijze duinen, *kalkrijk* (subtype A), terwijl hier grotere oppervlakten met goed ontwikkeld grijze duinen, *kalkarm* (subtype B) aanwezig zijn. Verdere uitbreiding van het habitatype is mogelijk vanuit vergraste en verstruweelde duingraslanden. Oppervlakte-uitbreiding en verbetering kwaliteit wordt nagestreefd gezien de landelijk zeer ongunstige staat van instandhouding.

NB: Op grond van de toelichting bij het definitieve aanwijzingsbesluit met betrekking tot Natura 2000-gebied 'Waddenzee' wordt ervan uitgegaan dat bij de definitieve aanwijzing van 'Solleveld & Kapittelduinen' de doelstelling met betrekking tot het oppervlak voor beide subhabitats wordt gewijzigd in 'uitbreiding oppervlak'.

H2150* Atlantische vastgelegde ontkalkte duinen (*Calluno-Ulicetea*)

Doel: Behoud oppervlakte en verbetering kwaliteit.

Toelichting: Duinheiden met struikheide betreft een zeldzaam habitatype dat landelijk in een gunstige staat van instandhouding verkeert. Binnen het gebied is deze struikheide-begroeiing echter enigszins in kwaliteit achteruitgegaan sinds het moment dat de konijnenpopulatie is ingestort. Het gebied levert wat betreft het oppervlakte een zeer grote bijdrage aan het landelijke doel voor het habitatype.

H2160 Duinen met *Hippophaë rhamnoides*

Doel: Behoud oppervlakte en kwaliteit.

Toelichting: Het habitatype duindoornstruwelen is momenteel over een beperkte oppervlakte aanwezig. Uitbreiding van het habitatype kan een bedreiging vormen voor onder meer habitatype H2130 grijze duinen.

H2180 Beboste duinen van het Atlantische, continentale en boreale gebied

Doel: Behoud oppervlakte en verbetering kwaliteit duinbossen, *droog* (subtype A) en behoud oppervlakte en kwaliteit duinbossen, *binnenduinrand* (subtype C).

Toelichting: In de duineikenbossen van de binnenduinrand (duinbossen, *droog* (subtype A)) wordt momenteel de kwaliteit verbeterd. Habitatype duinbossen, *binnenduinrand* (subtype C) komt voor in de Kapittelduinen.

H2190 Vochtige duinvalleien

Doel: Behoud oppervlakte en kwaliteit vochtige duinvalleien, *kalkrijk* (subtype B).

Toelichting: Habitatype vochtige duinvalleien, *kalkrijk* (subtype B) komt met een klein oppervlakte voor.

Op grond van de toelichting bij het definitieve aanwijzingsbesluit met betrekking tot Natura 2000-gebied 'Waddenzee' wordt tevens uitgegaan van opname van een instandhoudingsdoelstelling voor de **nauwe korfslak** bij de definitieve aanwijzing van 'Solleveld & Kapittelduinen'.

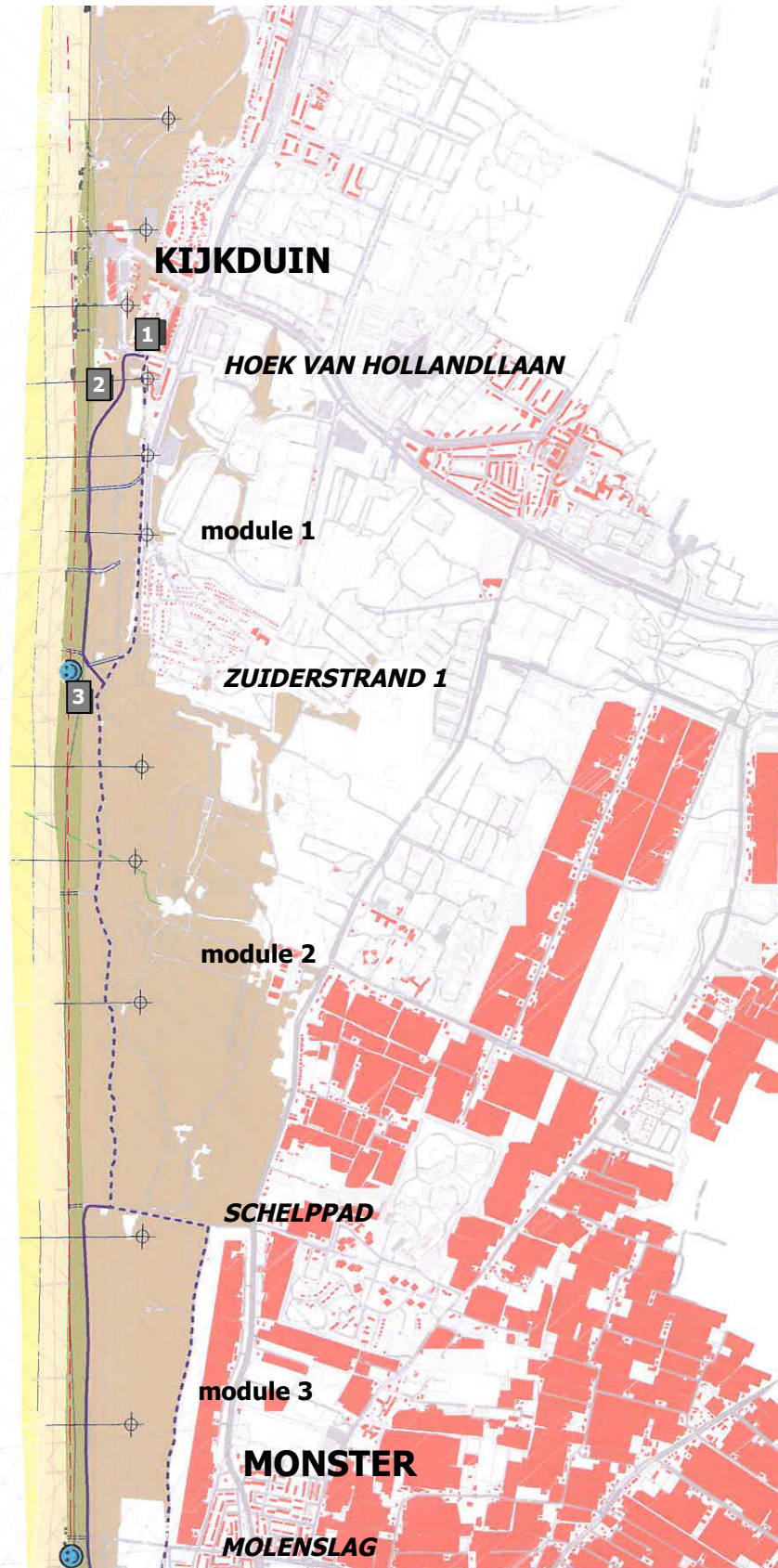
Bijlage 2 Voorkeustracé Fietspad 370

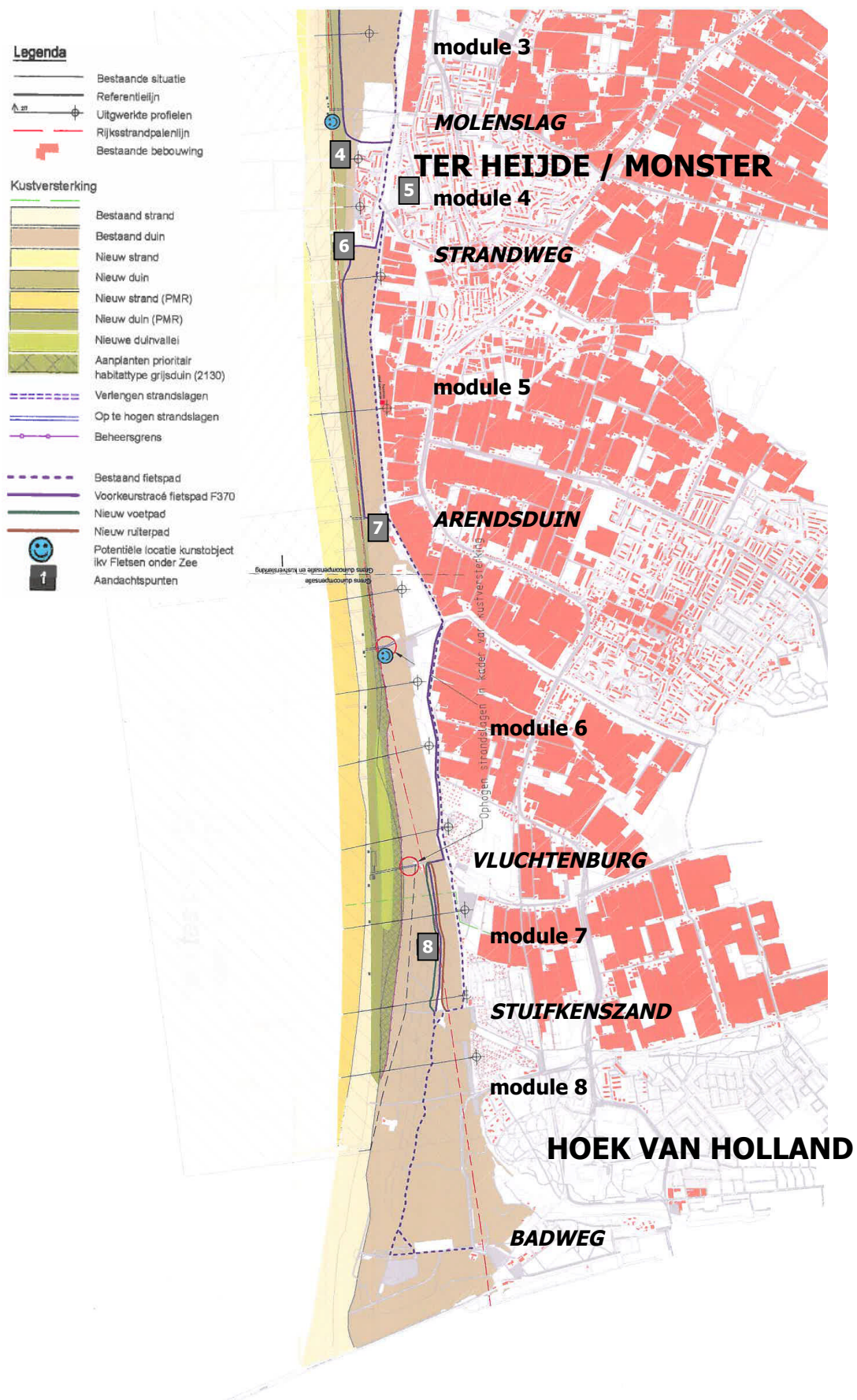
Legenda

- Bestaande situatie
- Referentielijn
- Uitgewerkte profielen
- Rijkstrandpalenlijn
- Bestaande bebouwing

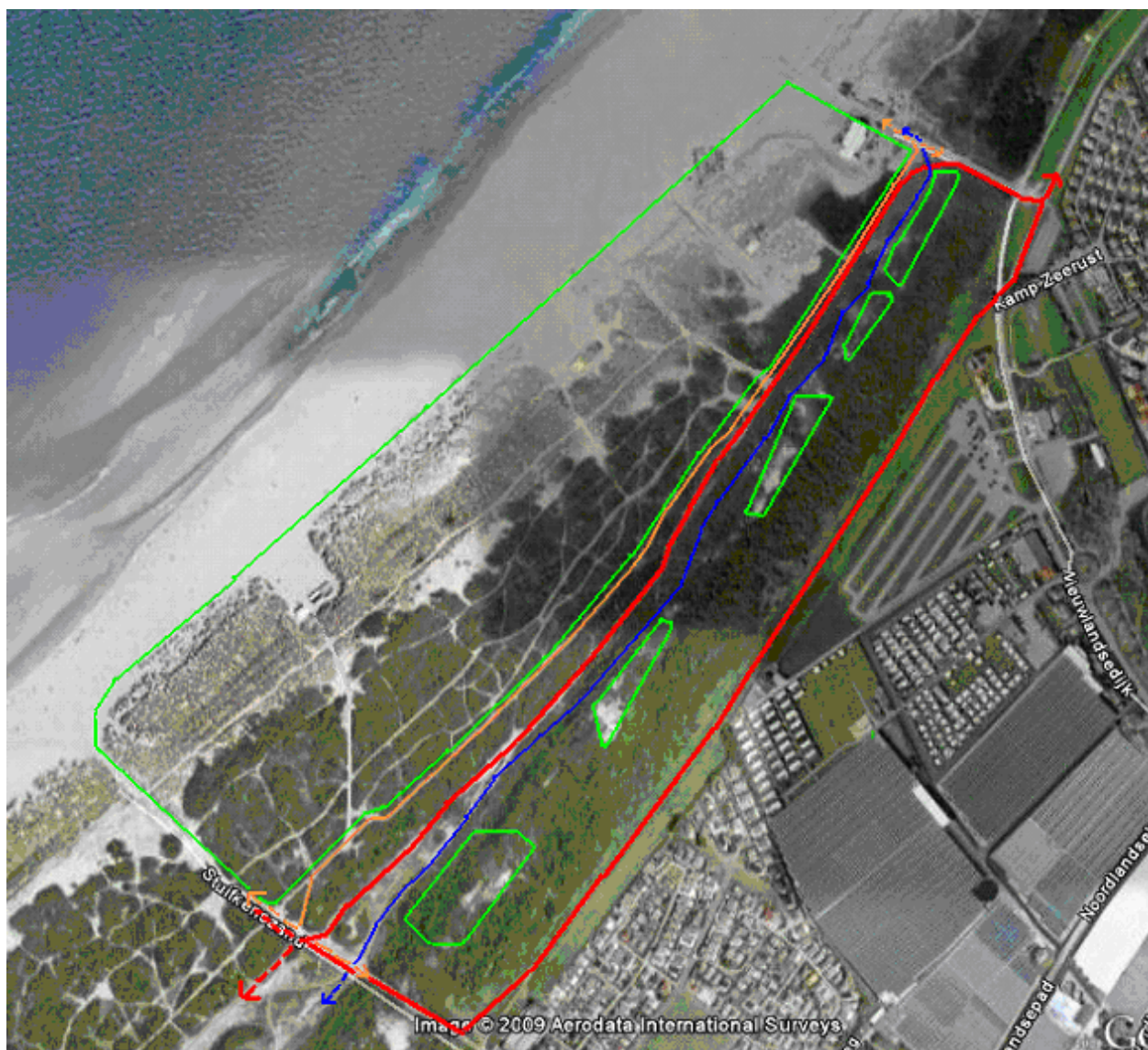
Kustversterking

- Bestaand strand
- Bestaand duin
- Nieuw strand
- Nieuw duin
- Nieuw strand (PMR)
- Nieuw duin (PMR)
- Nieuwe duinvallei
- Aanplanten prioritair habitattype grijsduin (2130)
- Verlengen strandslagen
- Op te hogen strandslagen
- Beheersgrens
- Bestaand fietspad
- Voorkeustracé fietspad F370
- Nieuw voetpad
- Nieuw ruiterpad
- Potentiële locatie kunstobject ikv Fletsen onder Zee
- Aandachtspunten





Bijlage 3 Planschets integraal herinrichtingsplan Vluchtenburg-Stuifkenszand



legenda

- fietspad (nieuw/bestaand)
- wandelpad (halfverhard)
- ruiterpad (bestaand/te verleggen)
- contouren natuurherstelprojecten

Planschets integrale herinrichtingsplan Vluchtenburg-Stuifkenszand

Inleiding

Voor het tracégedeelte tussen de strandslagen Vluchtenburg en Stuifkenszand (module 7) is in het voorkeurstracé gekozen voor de aanleg van een nieuw fietspad door de het noordelijk deel van het duingebied Van Dixhoorndriehoek (Kapittelduinen) als onderdeel van een integraal herinrichtingsplan.

Dit gebied is afgezien van de hoofdwaterkering aan de landzijde net als de andere delen van de Van Dixhoorndriehoek geheel toegankelijk voor uiteenlopende groepen bezoekers. Buiten de beide strandslagen is een ruiterspad in de lengte van het gebied de enige formeel daartoe ingerichte recreatieve voorziening. Aan de landzijde is op een dijklichaam tegen de binnenduinen, buiten het eigenlijke duingebied, een vrij smal fietspad aanwezig.

Het duingebied is hier in de afgelopen decennia snel dichtgegroeid met vrijwel gesloten duindoornstruwelen (habitatype H2160). Aan de zeezijde is een nog een zone met witte duinen (H2120) aanwezig, in het zuidelijk deel -in de noordelijke punt van de vallei die het centrale deel van de Van Dixhoorndriehoek vormt- enkele kleine stukken zeer matig ontwikkelde grijze duinen kalkrijk (H2130A). Voor het overige zijn er als gevolg van overbetreding flinke oppervlakken kaal zand en wilde paden en droge duinruigten. Door het ontbreken van een goed ontwikkelde zone van droge duingraslanden die aansluit op de duinen ten noorden van strandslag Vluchtenburg is de ecologische samenhang met andere duingebieden voor planten- en diersoorten van dit belangrijke habitatype met een beperkte verspreidingscapaciteit ronduit slecht te noemen.

Doelstelling

Het doel van dit (deel)project is het optimaliseren van het duingebied tussen de strandslagen Vluchtenburg en Stuifkenszand voor natuur en voor recreatie. Voor natuur is grote winst te behalen door een forse uitbreiding van het oppervlak en de kwaliteit van de grijze duinen kalkrijk door beëindiging van overbetreding, terugdringen van het areaal duindoornstruwelen en intensivering van het beheer. Ook dient de verstoring van (broed)vogels en andere dieren, waaronder de zandhagedis, sterk te worden verminderd. Voor recreanten wordt de kwaliteit van het gebied sterk verbeterd door het aanleggen van goede en comfortabele fiets-, wandel- en ruiterspaden en het creëren van een goede aansluiting op de nu via het duin vrijwel onbereikbare strandslag Vluchtenburg. Tevens wordt door de natuurherstelmaatregelen de landschappelijk kwaliteit sterk verbeterd. Hierdoor ontstaat meer openheid en landschappelijke afwisseling en zal de 'verrommelde' aanblik verdwijnen. Ook de introductie van begrazing met runderen en/of paarden (veilig achter rasters) zal voor veel mensen bijdragen aan de aantrekkelijkheid van het dit stuk duingebied.

De basisgedachte van dit project is dat door integrale herinrichting een win-winsituatie kan worden gerealiseerd, waarbij ondanks de aanleg van nieuwe paden ook een duidelijke netto winst voor natuur kan worden bereikt door omvormen van zowel kaal zand en ruigten als van duindoornstruwelen naar grijze duinen en door een verbetering van de situatie voor verstoringgevoelige fauna.

Deze benadering is tussen Kijkduin en strandslag Stuifkenszand alleen toepasbaar in dit deelgebied omdat de recreatie hier op dit moment vrijwel niet gereguleerd is en een goed natuurbeheer ontbreekt. Er is dus veel te verbeteren. Elders is de recreatie veel beter gereguleerd en is wel sprake van gericht natuurbeheer.

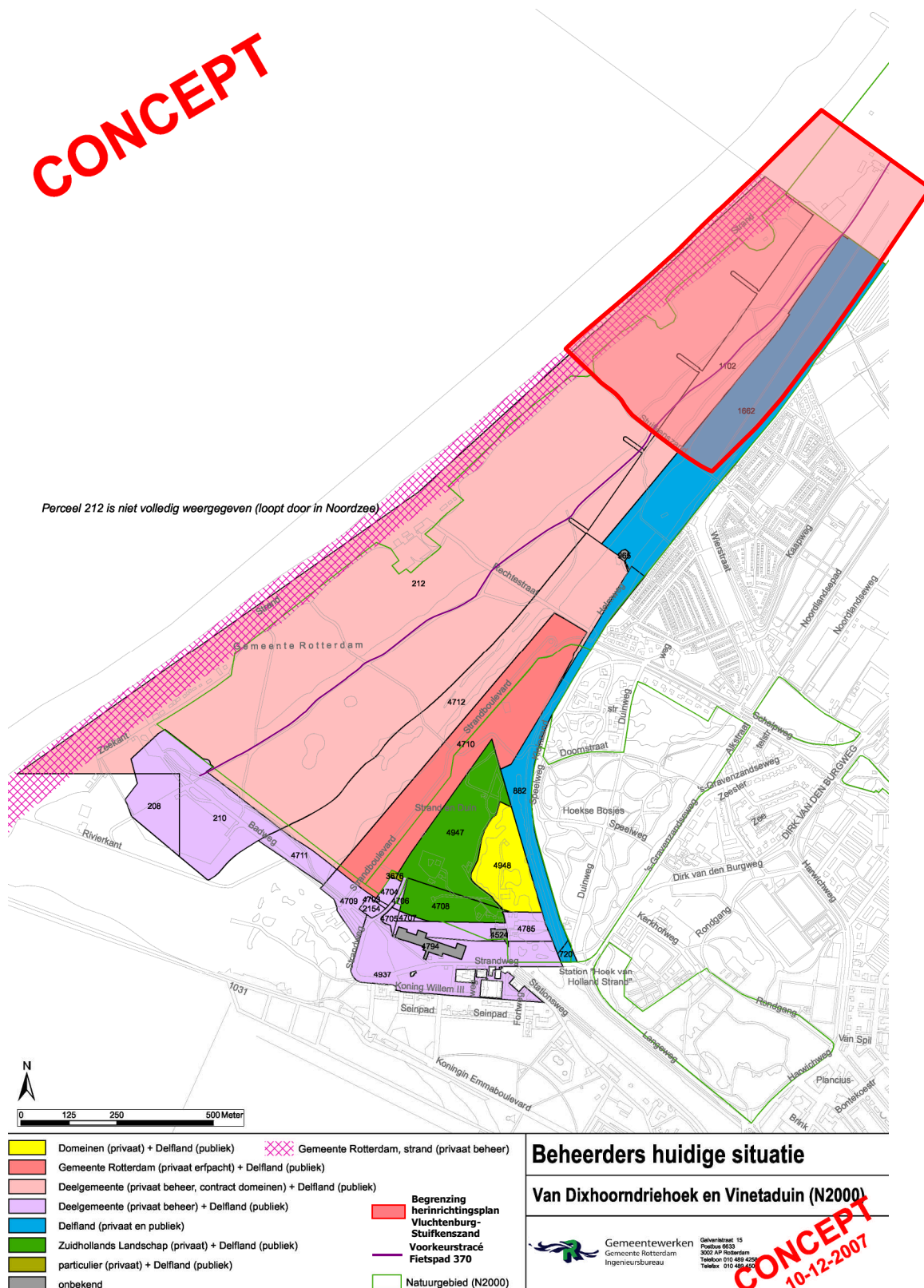
Globale schets herinrichtingsmaatregelen

Bovenstaande globale schets toont de voorgenomen herinrichtingsmaatregelen. In de voorbereidingsfase dient het plan aan de hand van deze schets verder te worden uitgewerkt en voor zover nodig te worden afgestemd met diverse partijen.

De belangrijkste onderdelen van het project zijn:

- aanleg van een nieuw verhard fietspad Stuifkenszand-Vluchtenburg, ca. 900 m, via bestaand ruiterspad (650 m) en bestaand onverhard wandelpad (250 m); ter hoogte van Stuifkenszand sluit dit tracé aan op het reeds bestaande fietspad in het buitenduin van de Van Dixhoorndriehoek richting Badweg;
- aanleg en formaliseren halfverhard wandelpad Stuifkenszand-Vluchtenburg, ca. 900 m, via bestaand onverhard 'wild' wandelpad (650 m) en via een nieuw tracé door duindoornstruwelen (250 m);
- handhaven zuidelijk deel huidig ruiterspad (250 m) en verleggen resterende deel tot strandslag Vluchtenburg naar een nieuwe route door duindoornstruwelen (700 m);
- beëindigen vrije toegang van het duingebied door aanpassen en handhaven toegangsvoorwaarden waarbij betreding alleen is toegestaan op (half)verharde paden; vele wilde paden en kale plekken zullen hierdoor spontaan begroeid raken met natuurlijke duinvegetaties;
- uitvoeren natuurherstelprojecten:
 - ruim 20 hectare aaneengesloten tussen nieuwe padenbundel en het in 2008/2009 aangelegde duincompensatieproject op het strand (niet afgebeeld); maatregelen omvatten de herinrichting van de locaties van verplaatste strandpaviljoens, reddingsbrigade en catamaranclub, verwijderen van ca. 80% van de aanwezige duindoornstruwelen (in totaal ca. 7 ha) en herstel/ontwikkeling van grijze duinen; als vervolgbeheer wordt in deelgebied een begrazingsbeheer ingesteld; dit deelproject wordt daartoe omrasterd (waardoor naar verwachting het verbod op vrij betreding ook gemakkelijker te handhaven zal zijn);
 - vier of vijf kleinere locaties (samen 2-3 hectare) aan oostkant padenbundel in de voormalige zeereep; hier worden initieel alle duindoorns verwijderd; het vervolgbeheer bestaat hier om praktische redenen uit maaien/klepelen.

Bijlage 4 **Overzicht beheerders Van Dixhoorndriehoek**
bron: concept beheerplan Van Dixhoorndriehoek



onherroepelijk bestemmingsplan Padenbundel fietspad (F370), ruiterspad en voetpad



Gemeente Rotterdam
Projectnummer 184907



onherroepelijk bestemmingsplan Padenbundel fietspad (F370), ruiterpad en voetpad



Gemeente Rotterdam
Projectnummer 184907





Regels

onherroepelijk bestemmingsplan Padenbundel fietspad (F370), ruiterspad en voetpad



Gemeente Rotterdam

Projectnummer 184907



Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan:

het bestemmingsplan 'Padenbundel fietspad (F370), ruiterpad en voetpad' van de gemeente Rotterdam;

1.2 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0599.BP2035HvHFietspad-oh01 met de bijbehorende regels (en eventuele bijlagen);

1.3 aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;

1.4 aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

1.5 bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouw zijnde;

1.6 bevoegd gezag:

bestuursorgaan dat bevoegd is tot het nemen van een besluit ten aanzien van een aanvraag om een omgevingsvergunning of ten aanzien van een al verleende omgevingsvergunning;

1.7 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats;

1.8 bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

1.9 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;



Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.2 de bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.



Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Natuur

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. het behoud, herstel en/of de ontwikkeling van natuurlijke en landschappelijke waarden, met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouw zijnde;
- b. watergangen;
- c. één ruiterspad;
- d. één voetpad;
- e. één fietspad.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Gebouwen

Het bouwen van gebouwen is niet toegestaan;

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, geldt dat deze uitsluitend mogen worden gebouwd ten behoeve van het behoud van de natuurlijke en landschappelijke waarden, met dien verstande dat de bouwhoogte niet meer dan 2 meter mag bedragen.

Artikel 4 Waarde - Archeologie

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor behoud van de aan de gronden eigen zijnde archeologische waarden.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Rapport archeologisch deskundige

In het belang van de archeologische monumentenzorg dient de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport aan het bevoegd gezag te overleggen van een archeologisch deskundige waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld.

Deze bepaling heeft uitsluitend betrekking op aanvragen om een omgevingsvergunning voor het bouwen van bouwwerken (waaronder begrepen het heien van heipalen en het slaan van damwanden) welke voldoen aan de oppervlakte- en dieptematen welke genoemd zijn in 4.3.1.

4.2.2 Mogelijke voorwaarden te verbinden aan omgevingsvergunning voor het bouwen

Het bevoegd gezag kan in het belang van de archeologische monumentenzorg aan een omgevingsvergunning voor het bouwen de volgende regels verbinden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek;
- c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een archeologisch deskundige.

4.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

4.3.1 Verbod

In het belang van de archeologische monumentenzorg is het verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag de hierna onder 4.3.2 genoemde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren of te doen c.q. te laten uitvoeren die dieper reiken dan 3,0 meter beneden NAP en die tevens een terreinoppervlak groter dan 200 m² beslaan.

4.3.2 Het omgevingsvergunningvereiste betreft de volgende werken c.q. werkzaamheden

- a. groundbewerkingen (van welke aard dan ook);
- b. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
- c. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
- d. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen, afgraven;
- e. het ingraven van ondergrondse kabels en leidingen en daarmee verband houdende constructies e.d.;
- f. het aanleggen van waterlopen of het vergraven van bestaande waterlopen.



4.3.3 Uitgezonderde werkzaamheden

Het omgevingsvergunningvereiste geldt niet voor werken (geen bouwwerken zijnde) of voor werkzaamheden gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gronden, niet voor bedoelde activiteiten welke in uitvoering waren ten tijde van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan en evenmin voor bestaande weg- en leidingcunetten.

4.3.4 Omgevingsvergunning

Omgevingsvergunning wordt verleend nadat de aanvrager een rapport aan het bevoegd gezag heeft overgelegd van een archeologisch deskundige waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld.

4.3.5 Mogelijke voorwaarden te verbinden aan omgevingsvergunning

Aan een omgevingsvergunning kunnen de volgende regels worden verbonden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek;
- c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt te laten begeleiden door een archeologisch deskundige.

onherroepelijk bestemmingsplan Padenbundel fietspad (F370), ruiterpad en voetpad



Gemeente Rotterdam
Projectnummer 184907





Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 5 Antidubbelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

onherroepelijk bestemmingsplan Padenbundel fietspad (F370), ruiterpad en voetpad



Gemeente Rotterdam
Projectnummer 184907



Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 6 Overgangsrecht

6.1 Overgangsrecht bouwwerken

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

6.2 Afwijking

Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig afwijking verlenen van lid 6.1 voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in lid 6.1 met maximaal 10%.

6.3 Uitzondering op het overgangsrecht bouwwerken

Lid 6.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder omgevingsvergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

6.4 Overgangsrecht gebruik

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

6.5 Strijdig gebruik

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in lid 6.4, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

6.6 Verboden gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in lid 6.4, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

6.7 Uitzondering op het overgangsrecht gebruik

Lid 6.4 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.



Artikel 7

Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan 'Padenbundel fietspad (F370), ruiterspad en voetpad'.