

AMENDEMENT MET AANVULLING BETREFFENDE GEEL LINT ALS ROUTE VOOR LANGZAAM VERKEER/RECREATIEVE ROUTE

21 maart 2021
R. (Roger) Meij

Inleiding

Op onderstaande website trof ik het concept rapport 'Cultuurhistorische en landschappelijke analyse' aan.

http://deverbindinginburgh-haamstede.nl/wp-content/uploads/2021/03/O092-20210304-Burgh-Haamstede-Cultuurhistorische-en-landschappelijke-analyse-concept-kernwaarden_rvMvR.pdf

Dit amendement richt zich op het z.g. gele lint in de onderstaande illustratie en tekst:

Raamwerk: de drie linten van Burgh-Haamstede.



1. Tekst op blz. 50 – Kernwaarden - Raamwerk: de drie linten van Burgh-Haamstede, die nu luidt:

Door de drie linten van Burgh-Haamstede nadrukkelijker met elkaar te verbinden worden de dorpen Burgh en Haamstede op vanzelfsprekende wijze verbonden met zowel het duin- als het polder landschap en ontstaat een recreatief netwerk van diverse rondjes.

Een vierde lint verbindt de Dorpsas vanuit Burgh via de Karolingische burcht over de historische Meeldijk met Burghsluis.

Aanbeveling: De drie linten + landschappelijke verbinding Meeldijk zouden ontwikkeld kunnen worden tot volwaardige en karakteristieke langzaam verkeer/recreatieve routes met een eigen karakter en inrichting.

2. Tekst op blz. 58

Dorpen in de binnenduinrand

Met de 8 kernwaarden tezamen vormen de dorpen, de Dorpsas en de structuren in de binnenduinrand een raamwerk van landschappelijke en ruimtelijk karakteristieke elementen. Dit raamwerk zou gezien kunnen worden als een dubbele ladder; de drie linten vormen de staanders, de groenstructuren bestaande uit Elzenmeten, erfbeplantingen en weide zones vormen in de dwarsrichting de sporten van de ladder. Aan de drie linten liggen diverse landmarks in de vorm van karakteristieke en herkenbare gebouwen en elementen. Binnen de ladder vinden diverse invullingen hun plek. De ladder vormt het landschappelijk raamwerk dat voor eenheid en oriëntatie zorgt in het gebied en het authentieke karakter van Burgh-Haamstede belichaamt. In toekomstige ontwikkelingen dient het raamwerk in stand gehouden en versterkt te worden.

Het gele lint betreft het voetpad dat langs de Zeepeduinen ligt tussen de Moolweg en de A. v.d. Weijdeweg.

De aanbeveling van bureau B+B om dit karakteristieke, historische voetpad om te bouwen tot een recreatieve route voor langzaam verkeer is uiterst onverstandig en onverantwoord. Onderstaand wordt toegelicht waarom dit voetpad in de oorspronkelijke, karakteristieke staat behouden moet blijven.

De toelichting is gericht op:

1. Ongeschiktheid van het tracé als fietspad binnen de beperkte natuurlijke omgeving
2. Behoud van het oorspronkelijk karakter van het voetpad (als karakteristieke grens tussen woest duingebied en duinzoom)
3. Bescherming van natuurwaarden (Grijs Duin, Duinbos en diersoorten)
4. Risico's voor de verkeersveiligheid
5. Afwezigheid van verkeerskundige noodzaak
6. Impact van de verwachte verdere toename van kusttoerisme en fietsrecreatie

Ongeschiktheid van het tracé als fietspad binnen de beperkte natuurlijke omgeving

Het gele lint, bedoeld als recreatieve route voor langzaam verkeer, is gepland op het tracé tussen de Moolweg en de A. v.d. Weijdeweg. Dit tracé is in de huidige staat een karakteristiek, historisch voetpad tussen enerzijds de beschermde Zeepeduinen en anderzijds beschermde houtwallen. De landschappelijke ruimte voor de aanleg van een fietspad is hierdoor zeer beperkt. Door ruimtegebrek is op verschillende gedeelten van het duinracé slechts een gecombineerd fiets-/voetpad mogelijk.

In verband met de kwetsbare en beschermde natuurruimte heeft de provincie een strikte beperking opgelegd van 2,5 meter breedte voor het pad. Deze beperking van 2,5 meter geldt ook voor de gedeelten waar slechts ruimte is voor een gecombineerd fiets-/wandelpad. Een fietspad, deels gecombineerd fiets-/wandelpad, over dit tracé zal hierdoor op grote delen risicovol zijn.

Het deel dat loopt over een hoog en steil stuifduin zal zelfs zeer risicovol zijn. Dit deel is vlakbij twee uitgangen van vakantieparken en hier lopen veel wandelaars, jong en oud met kinderen en kleinkinderen. Als vanaf deze smalle duinhellingen (met stuifzand) fietsers met grote vaart naar beneden komen, dan zijn ongelukken onvermijdelijk.



Gezien de beperkte natuurlijke omgeving is het tracé ongeschikt als fietspad.

Behoud van het oorspronkelijk karakter van het voetpad

Via onderstaande link is een kort YouTube filmpje te bekijken van de Stichting Natuurbescherming Kop van Schouwen en Zeeperand. Dit filmpje geeft een impressie van het voetpad tussen de Moolweg en de A. v.d. Weijdeweg als karakteristieke grens tussen woest duingebied en duinzoom. Het is een van de parels van Burgh-Haamstede die in de oorspronkelijke staat behouden dient te worden.

<https://youtu.be/j0SpgwsFt2M>

Het voetpad loopt pal langs het beschermde natuurgebied Zeepeduinen en wordt door zowel bewoners als toeristen zeer gewaardeerd en met veel plezier bewandeld. Op 7 augustus 2019 hebben *meer dan 300 ondertekenaars* een petitie ingediend bij de gemeente Schouwen-Duiveland met het verzoek om het pad tussen de Moolweg en de A. v.d. Weijdeweg ongeschonden te behouden, uitsluitend als voetpad. Ook instanties als de heemkundige Vereniging Stad en Lande en de Stichting Wandelnet pleiten voor het ongeschonden behoud van dit voetpad in de huidige staat (zie bijlagen 1 en 2).

Aanleg van een recreatieve route voor langzaam verkeer op het tracé tussen de Moolweg en de A. v.d. Weijdeweg zal het oorspronkelijke karakter van dit pad onherstelbaar aantasten.

Bescherming van natuurwaarden (Grijze Duinen, Duinbos en diersoorten)

Aanleg van een recreatieve route voor langzaam verkeer tussen de Moolweg en de A. v.d. Weijdeweg zal gepaard gaan met stikstof-depositie en onherroepelijk verlies van oppervlakte van (beschermde) habitat van Grijze Duinen en Duinbos. Ook zal aanleg impact hebben op beschermde diersoorten. Er zijn onderzoeken beschikbaar over de impact op een van die beschermde diersoorten, nl. de levendbarende hagedis. Deze onderzoeken zijn gedaan door (1) ecologisch advies bureau 'Wildernistrek' (Soortgericht Onderzoek Levendbarende hagedis, Inventarisatie langs wandelpad Zeepeduinen, mei 2017) en door (2) HAS Toegepaste Biologie (Onderzoek naar de heikikker en levendbarende hagedis op Schouwen-Duiveland, 9 juli 2020). Het laatste onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de Provincie Zeeland.

De Levendbarende Hagedis is een beschermde diersoort en is met de aanduiding 'gevoelig' opgenomen in de Rode Lijst. Sinds 1994 gaan de aantallen Levendbarende Hagedissen landelijk achteruit. De onderzoeken van Wildernistrek en HAS Toegepaste Biologie tonen aan dat de directe omgeving van het tracé A. v.d. Weijdeweg - Moolweg geschikt habitat is voor de Levendbarende Hagedis. In de onderzoeken is aanwezigheid van de Levendbarende Hagedis ook daadwerkelijk aangetoond in de directe nabijheid van het tracé A. v.d. Weijdeweg - Moolweg.

De habitatgeschiktheidindex geeft voor zowel de Heikikker als de Levendbarende Hagedis aan dat aanwezigheid van *verkeerswegen en niet-motorvoertuigwegen in of grenzend aan het habitat* het leefgebied *ongunstig* beïnvloeden (rapport HAS Toegepaste Biologie, 9 juli 2020). Verkeerswegen en niet-motorvoertuigwegen vormen een barrière voor zowel amfibieën en reptielen en veel van deze dieren overlijden tijdens het oversteken van dit soort wegen (Vos & Chardon, 1988; Mulder, 2010; Struijk 2010, 2011; Colino-Rabanal & Lizana, 2012).

Aanleg van een fietspad langs de Zeepeduinen is door de onomkeerbare aantasting van (beschermde) natuurwaarden onverantwoord.

Risico's voor de verkeersveiligheid

Terecht wordt in de verkeersstudie van Juust opgemerkt dat er geen enkele verkeerskundige noodzaak is voor aanleg van additionele recreatieve fietspaden. Prioriteit zou gegeven dienen te worden aan het veilig maken van de huidige fietsroutes en fietspaden.

Veel van de huidige fietsroutes en fietspaden in Burgh-Haamstede zijn onveilig en voldoen niet aan CROW-normen. De CROW-normen zijn geldig voor zowel utilitaire als voor recreatieve fietspaden, ook die buiten de bebouwde kom. Het vigerend criterium in de CROW-normering is de intensiteit van fietsverkeer tijdens piekperiode, voor zowel utilitaire fietspaden als recreatieve fietspaden, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Aanleg

van een verkeersveilig fiets-/voetpad op het tracé tussen Moolweg en A. v.d. Weijdegweg is niet mogelijk volgens de vigerende CROW-normen.

SWOV-publicaties m.b.t. fietsverkeersveiligheid

In recente publicaties van SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) wordt de sterke toename van ernstige ongevallen onder fietsers beschreven. Fietsers maken 60% uit van het totaal aantal ernstige verkeersongelukken en 30% van het aantal verkeersdoden. Terwijl ernstige ongevallen onder andere weggebruikers afnemen, neemt het onder fietsers sterk toe. Als oorzaken worden door SWOV genoemd:

- (1) gebrekkige infrastructuur (waaronder onvoldoende breedte van wegdek en bermstroken, condities van het wegdek zoals bijvoorbeeld met stuifzand en combinatietrajecten met gemengd verkeer zoals bijvoorbeeld gecombineerde fiets/voetpaden)
- (2) toename van snelheid- en massaverschillen (naast gewone fietsers, sterke toename van toerfietsers, e-bikes, bakfietsen e.d.)
- (3) verkeersgedrag (hoge snelheden mede door toename van e-bikes, verminderd zintuiglijke en motorische vaardigheden door vergrijzing en hogere kwetsbaarheid van ouderen).

Onafhankelijke en deskundige bronnen van SWOV maar ook Fietsersbond signaleren dus zorgwekkende trends en waarschuwen nadrukkelijk voor *de gevaren van ongeschikte infrastructuur*.

Verkeerspsychologie: inzichten m.b.t. fietsverkeer

Vanuit de verkeerspsychologie, een specialisme dat verkeersveiligheid vanuit gedragskundig oogpunt beoordeelt, wordt eveneens op de consequenties van de sterke vergrijzing gewezen. De vergrijzing (die gepaard gaat met verminderd motorische en zintuiglijke vaardigheden, verminderd reactievermogen en grotere fysieke kwetsbaarheid) in combinatie met de sterke toename van recreatief fiets- en wandelverkeer en tevens het almaar toenemend gebruik van snelle e-bikes, maakt dat letselongevallen veroorzaakt door oudere fietsers sterk toenemen. Juist op smalle paden, met risicovolle stukken zoals hellingen en bochten, met gemengd verkeer (wandelaars en fietsers) en met tweerichtingsverkeer met grote variatie in snelheden, is de waarschijnlijkheid van ongevallen voor fietsers én wandelaars zeer hoog. Deze aspecten gelden met name voor het tracé tussen de Moolweg en de A. v.d. Weijdegweg.

De toepasselijke CROW-richtlijnen

In CROW-publicatie 351 geeft de Ontwerpwijzer Fietsverkeer 2016 de maatvoering aan voor veilige en comfortabele fietspaden.

Voorzieningsblad 2 beschrijft dat de richtlijnen zowel van toepassing zijn op utilitaire als op recreatieve paden in het buitengebied.

Functie	·	bieden van een verbinding voor fietsers
Toepassing	·	binnen en buiten de bebouwde kom
	·	in recreatieve en utilitaire fietsnetwerken

Bovendien wordt in paragraaf 4.6.3. uit deze Ontwerpwijzer Fietsverkeer inzake recreatieve fietspaden vermeld: 'Aan de infrastructuur voor recreatieve fietsers worden geen wezenlijke andere eisen gesteld dan aan de utilitaire fietsstructuur. Beide worden door beide soorten fietsers gebruikt'. Tevens wordt in deze paragraaf vermeld: *'Ten onrechte wordt vaak gedacht dat recreatieve fietspaden smaller mogen zijn dan utilitaire fietspaden. Juist recreatieve fietsers fietsen vaak met z'n tweeën naast elkaar of in gezin- of groepsverband'*.

Voor de verkeerskundige benadering van verkeersintensiteiten kan niet worden uitgegaan van weekdaggemiddelden maar moet juist worden uitgegaan van 'spitsuurintensiteit (twee richtingen, aantal fietsers per uur)'. Vervolgens dient daar een veilige en comfortabele *minimum*breedte van het pad van afgeleid worden. Uitsluiten van perioden van intensief (recreatief) fietsverkeer gedurende vrije dagen of vakantieperiodes, is dus niet aan de orde en de maatvoering is dus gebaseerd *niet* op 'weekdaggemiddelden' maar op 'spitsuurintensiteit'.

In het Voorzieningen blad 2 staat dat heel duidelijk beschreven:

Maatvoering	spitsuurintensiteit (twee richtingen) (fts/h)	minimumbreedte pad (b)
	0-50	1,50 m 1)
50-150	2,50 m 1)	
150-350	3,50 m	
> 350	4,50 m	
1) tot een breedte van 2,50 m heeft een pad aan beide zijden een overrijdbare berm of trottoirband, zodat fietsers een uitwijkmogelijkheid hebben		
·	asmarkering: 0,30-2,70 m in rechtstanden; 2,70-0,30 m in bochten	
·	breedte eventueel voetpad \geq 1,00 m	

Risicoaansprakelijkheid gemeente

Ten aanzien van de risicoaansprakelijkheid van gemeenten voor (letsel)schade door ongelukken op het fietspad, bestaat relevante jurisprudentie.

Juristen van de ANWB hebben er op gewezen dat, bij toetsing van de wegbeheerdersaansprakelijkheid op grond van art. 6:162 jo. art. 6:174 BW, weliswaar aan het niet voldoen aan CROW-richtlijnen geen automatisch recht op schadeverhaal ontleend kan worden, maar dat dit anders is indien al bij voorbaat vermoed kan worden dat de inrichting van het pad – gelet op de verkeersomstandigheden ter plaatse en de aard en de frequentie

van de verkeersdeelnemers – voor gevaarstelling zorgt. In dat geval vloeit de risicoaansprakelijkheid voort uit de “gebrekkige” staat van het pad.

Elk ongeluk op fietspaden zal niet direct tot schadeplicht voor de gemeente zorgen, maar de kans daarop – als fietspaden afwijken van hetgeen de CROW-normen voorschrijven – is wel zeer aanzienlijk.

Conclusie is dat aanleg van een verkeersveilig fiets-/voetpad op het tracé tussen Moolweg en A. v.d. Weijdegeweg is niet mogelijk volgens de vigerende CROW-normen.

Afwezigheid van verkeerskundige noodzaak

Zowel het rapport van bureau Juust als het amendement van M. van Rossum betreffende het Lageweg-lint, tonen aan dat er geen enkele verkeerskundige noodzaak is voor additionele recreatieve fietsroutes. Het fietsroutenetwerk is feitelijk al volledig (zie onderstaande afbeelding) en bovendien wordt de hele dorpsas fietsvriendelijk gemaakt.



Daarnaast is er binnen de Boswachterij Westenschouwen een uitgebreid traject voor mountain-bikers aanwezig.

Het startpunt van het mountainbike parcours is aan de A. v.d. Weijdegeweg. Het tracé van het pad loopt van de Moolweg naar de A. v.d. Weijdegeweg. Het mountainbike parcours wordt intensief gebruikt en wordt als een van de favoriete parcours aangeprezen op de landelijke website van www.MTBroutes.nl. Nu al maken (groepen) mountainbikers illegaal gebruik van het voetpad om naar het startpunt van het mountainbike parcours te fietsen.

Het tracé tussen de Moolweg en de A. v.d. Weijdegeweg zou een verbindende schakel moeten worden in het recreatieve fietspadennetwerk (Integrale Gebiedsontwikkeling Regiovisie Schouwen-West). Te verwachten is dat deze verbindende schakel een aanzuigende werking

heeft, niet alleen voor recreatieve fietsers maar ook voor mountainbikers. Mountainbikers worden namelijk gefaciliteerd om over dit pad naar het mountainbike parcours te fietsen. Deze mountainbikers zullen zich vermengen met recreatieve fietsstromen en wandelaarsstromen op het smalle pad van 2,5 meter. Versturende effecten en onveilige situaties zullen hierdoor verder worden geïntensiveerd en fietsgedrag wordt nog meer onvoorspelbaar.

The screenshot shows the mtroutes.nl website interface. On the left, a 'Top 10' list of routes is displayed, each with a rank, name, distance, and elevation. The routes are:

- 1. Rijssen: 17,9 kilometer, 276 hoogtemeters, rating 4,55
- 2. Lochem: 21,2 kilometer, 327 hoogtemeters, rating 4,51
- 3. Westerschouwen: 6,0 kilometer, 167 hoogtemeters, rating 4,44
- 4. Schoorl: 14,2 kilometer, 302 hoogtemeters, rating 4,42
- 5. Almere: (partially visible)

The central part of the page features a map of the Netherlands with numerous orange dots representing route locations. To the right of the map are several advertisements for cycling-related products and services, including 'CUBE', 'VAKANTIEFARREN IN NEDERLAND & FRANKRIJK', 'VISIT OOST NL BIJT JE VAST IN OOST', 'Gallero', 'FUTURUMSHOP MTB schoenen', 'DUURSPORT.NL SPORTVOEDING', and 'BBB cycling.com'. At the bottom, there is a cookie consent banner that reads 'Deze website maakt gebruik van cookies. Sta cookies toe'.

Prioriteit zou gegeven moeten worden aan het veiliger maken van bestaande fietspaden, zowel utilitaire als recreatieve fietspaden, binnen en buiten de bebouwde kom.

Instanties als *Waterschap Scheldestromen* hebben prioriteit gegeven aan het veiliger maken van bestaande fietspaden i.p.v. aanleg van additionele fietspaden (publicatie in *Scheldestromen*, zomer 2020). Als argumenten voert verkeerskundige Kees Slabbekoorn van Waterschap Scheldestromen aan dat fietsverkeer over de afgelopen decennia sterk is veranderd. Het aantal recreatieve fietsers is sterk gestegen, het aantal e-bikes is erg toegenomen, fietssnelheden zijn omhoog gegaan en de leeftijd van fietsers is gestegen. Verder merkt hij op dat bij hogere snelheden bredere fietspaden passen. De nieuwe koers van waterschap Scheldestromen is; 'Niet meer streven naar extra fietspaden maar naar veiligere paden en beter comfort' aldus verkeerskundige Kees Slabbekoorn (publicatie in *Scheldestromen*, zomer 2020).

Aangetoond is dat er geen enkele verkeerskundige noodzaak is voor de aanleg van een fietspad op het tracé tussen de Moolweg en de A. v.d. Weijdeweg.

Impact van de verwachte verdere toename van kusttoerisme en fietsrecreatie

Fietsrecreatie vormt op de Kop van Schouwen een groot onderdeel van de toeristische recreatie. Verkeersbureau Juust heeft geïnventariseerd dat in de steeds meer langgerekte toeristisch seizoenen (voorjaar en zomer) erg veel gefietst wordt in en om Burgh-Haamstede. Op verschillende locaties loopt de intensiteit op naar tussen de 2000 tot 3000 fietsers per dag (verkeersstudie van bureau Juust, december 2020).

Verschillende toekomstscenario's voorspellen dat de intensiteit van toerisme in Zeeland verder zal toenemen. In het rapport 'Perspectief 2030 Bestemming Nederland' van NBTC Holland Marketing wordt vermeld dat het kusttoerisme tot aan 2030 zal toenemen met +56%. Tevens voorspellen toekomstscenario's dat toeristisch fietsverkeer en specifiek e-bike verkeer, verder zal toenemen. In verschillende publicaties van SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) wordt melding gemaakt van de sterke toename van fietsrecreatie en de toename van snelheid- en massaverschillen (naast gewone fietsers, sterke toename van toerfietsers, e-bikes, bakfietsen e.d.).

Impact van maatschappelijke ontwikkelingen op verkeersveiligheid

Maatschappelijke ontwikkelingen betreffende (1) de sterke toename van het aantal toeristen, waaronder zowel wandelaars als fietsers, (2) de sterke toename van het aantal (snelle) e-bikers, (3) de sterke vergrijzing en (4) de hiermee verband houdende toename van ernstige verkeersongelukken en verkeersdoden veroorzaakt door fietsers, vergen nadrukkelijke aandacht voor de verkeersveiligheid van fietsers en de inrichting van fietspaden, zowel utilitaire als toeristische fietspaden.

De verwachte verdere toename van kusttoerisme en fietsrecreatie maken de argumenten voor het ongeschonden behoud van het karakteristieke voetpad tussen de Moolweg en de A. v.d. Weijdeweg nog meer pregnant.

Amendering

- Geef prioriteit aan het verbeteren en veiliger maken van bestaande fietsroutes en recreatieve fietspaden.
- Hanteer en geef uitvoering aan de CROW-normen, ook voor recreatieve fietspaden buiten de bebouwde kom in het natuurgebied.
- Ga daarbij uit van het vigerende CROW-criterium dat uitgegaan moet worden van fietsverkeer-intensiteit tijdens piekperiodes voor de hantering van de CROW-normen.
- Zie af van aanleg van additionele recreatieve fietspaden door en langs natuurgebied.
- Behoud het areaal van natuurgebieden en voorkom dreigende inkrimping.
- Behoud het pad tussen de Moolweg en de A. v.d. Weijdeweg in de huidige ongeschonden staat, enkel als voetpad.
- Bevorder de verkeersveiligheid door gescheiden verkeersstromen (*wandelaars*: geel lint over voetpad, *fietsers*: rood lint over fietsvriendelijke dorpsas én Lageweg-lint, *autoverkeer*: groen-lint over doorgaande N57)

Bijlage: Relevantie van de Levendbarende Hagedis

De volgende informatie en conclusies in de rapporten van Wildernistrek (2017) en HAS Toegepaste Biologie (2020) zijn relevant.

Rapport van ecologisch adviesbureau Wildernistrek:

- De levendbarende hagedis is een beschermde soort
- De levendbarende hagedis is zeldzaam in Zeeland en het areaal van het leefgebied krimpt
- Het biotoop van de levendbarende hagedis is relatief koel en vochtig gebied zoals slootkanten, houtwallen, bermen en bosranden
- In Zeeland vormen de duinen van de Kop van Schouwen het belangrijkste leefgebied
- Met name het gebied langs het voetpad tussen de Moolweg en de A. v.d. Weijdegeweg is geschikt biotoop voor de levendbarende hagedis
- Veldonderzoek van bureau Wildernistrek heeft de levendbarende hagedis aangetoond in de directe omgeving van het tracé van het pad
- Door beheersmaatregelen in de Zeepeduinen zijn de levendbarende hagedis gedreven naar de rand, zoals het tracé van het pad
- Aanleg van een fietspad zal de levendbarende hagedis in dit biotoop aantasten
- Fietsverkeer zal een verdere aantasting van de levendbarende hagedis betekenen
- Artikel 3.10 lid b van de Wet Natuurbescherming bepaalt dat het is verboden de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van (beschermde) dieren opzettelijk te beschadigen of vernielen

Rapport van HAS Toegepaste Biologie:

- De provincie Zeeland draagt verantwoordelijkheid voor het beheer van het Natura 2000-gebied Kop van Schouwen en het behoud van doelsoorten die daar leven
- Hiervoor is het van belang projecten en herstelmaatregelen uit te voeren zodat populaties robuuster worden gemaakt en het leefgebied verbeterd wordt
- Aangetoond is dat de beschermde diersoorten heikikker en levendbarende hagedis, naast andere maar niet onderzochte beschermde diersoorten, aanwezig zijn in de Zeepeduinen en elders op de Kop van Schouwen
- De heikikker is een beschermde inheemse diersoort en heeft de status 'thans niet bedreigd'
- De heikikker is een cultuurvliedende soort en ontvlucht gebieden met bebouwing en infrastructuur
- De levendbarende hagedis is een beschermde diersoort en is met de aanduiding 'gevoelig' opgenomen in de Rode Lijst
- Sinds 1994 gaan de aantallen levendbarende hagedissen landelijk achteruit
- *Versnippering* is een van de oorzaken van achteruitgang
- Het habitat van de levendbarende hagedis is o.a. schraal grasland, begroeide bosranden, hagen, houtwallen, bermen, vroongronden en binnenduinenranden
- Levendbarende hagedissen en heikikkers zijn in het onderzochte gebied het vaakst aangetroffen in habitattypen Grijze Duinen en Duindoornstruweel

- Het is belangrijk dat deelpopulaties van levendbarende hagedissen met elkaar in verbinding staan
- De habitatgeschiktheidindex geeft voor zowel de heikikker als de levendbarende hagedis aan dat aanwezigheid van *verkeerswegen en niet-motorvoertuigwegen in of grenzend aan het habitat* het leefgebied *ongunstig* beïnvloeden
- Verkeerswegen en niet-motorvoertuigwegen vormen een barrière voor zowel amfibieën en reptielen en veel van deze dieren overlijden tijdens het oversteken van dit soort wegen (Vos & Chardon, 1988; Mulder, 2010; Struijk 2010, 2011; Colino-Rabanal & Lizana, 2012)