

Behoort bij besluit van
burgemeester en wethouders van Texel,
zaaknummer: 3159813
kenmerk document: ruimtelijke onderbouwing
namens de burgemeester en wethouders van
Texel,

de heer F. Galarce Morales,
teamleider Vergunningen, Toezicht & Handhaving

**Ruimtelijke
onderbouwing**

**Reconstructie
Postweg
Texel**



PROMMENZ

**Ruimtelijke
onderbouwing**

**Reconstructie Postweg
Texel**



Colofon

opdrachtgever	Gemeente Texel
document	P220078_Ruimtelijke onderbouwing_def
versie	Definitief
datum	13 mei 2022
auteur	
controle	

Overzichtskaart



Figuur 1 | Projectlocaties aan de Postweg (bron: Google 2022)



Inhoudsopgave

1 Inleiding.....	5
1.1 Planvoornemen	5
1.2 Ligging van het plangebied	6
1.3 Bestemmingsplantoets	8
1.4 Leeswijzer	10
2 Planvoornemen.....	11
2.1 Historische context	11
2.2 Nut en noodzaak ontwikkeling	12
2.3 Het reconstructieplan	12
3 Beleidskader	13
3.1 Inleiding	13
3.2 Rijksbeleid.....	13
3.3 Provinciaal beleid.....	15
3.4 Gemeentelijk beleid.....	17
4 Omgevingsaspecten.....	19
4.1 M.e.r. –(beoordelingsplicht)	19
4.2 Verkeer en parkeren	20
4.3 Geluid.....	21
4.4 Luchtkwaliteit	23
4.5 Externe veiligheid	24
4.6 Bedrijven en milieuzonering	25
4.7 Flora en Fauna	26
4.8 Water.....	29
4.9 Bodem.....	31
4.10 Archeologie.....	33
4.11 Cultuurhistorie.....	33
4.12 Duurzaamheid	34
5 Uitvoerbaarheid.....	35
5.1 Inleiding	35
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	35
5.3 Economische uitvoerbaarheid	35
5.4 Algemene conclusie	35
Bijlage I. Overzichtstekening.....	36
Bijlage II. Situatietekening bestemmingsplanoverschrijding	37
Bijlage III. Watervergunning.....	38
Bijlage IV. NNN-compensatieplan.....	39
Bijlage V. Quicksan flora & fauna.....	40



Inleiding

1.1

Planvoornemen

De gemeente Texel is in de herfst van 2021, gestart met de reconstructie van de Postweg en heeft daarbij de realisatie in twee delen opgesplitst.

Het eerste deel wordt opgeleverd medio mei 2022. In het naseizoen van 2022 tot het voorjaar 2023 volgt de realisatie van het tweede deel, tot en met de kruising Postweg met de Molenlaan en Vuurtorenweg.

De reconstructie van dit tweede deel, zoals beschreven in dit rapport, omvat als onderdeel van de totale werkzaamheden in de winter voor 2022/2023 onder andere de herinrichting van de Kruising Postweg-Hollandseweg, de kruising bij de Krim – Roggeslootweg en de kruising met de Molenlaan – Vuurtorenweg. Dat is inclusief het vernieuwen van het gehele fietspad en het aanpakken van riolering, bekabeling, duikers en leidingen.

Het doel van het planvoornemen is de verkeersveiligheid en de doorstroming op de Postweg te verbeteren. Door het intensieve gebruik zijn zowel het asfalt als de fundering versleten. Deze worden beide vervangen. Dat wordt zo duurzaam mogelijk gedaan: veel van de oude fundering wordt hergebruikt. Ook wordt de weg breder, zodat ook zwaardere en brede landbouwvoertuigen er veilig kunnen rijden.

Om de weg met een gescheiden liggend fietspad te laten voldoen aan de huidige normen, zal er op genoemde locaties een strijdigheid ontstaan met de huidige planologische bestemming. Op enkele locaties ontstaat een strijdigheid waar de reconstructie binnen de bestemming 'Natuur' valt van het 'Reparatieplan buitengebied Texel' (vastgesteld 17-10-2018) en het moederplan 'Bestemmingsplan Buitengebied Texel 2013' (vastgesteld 12-06-2013). Deze strijdigheid wordt verder toegelicht in deze rapportage.

Ten behoeve van de procedure is een ruimtelijke onderbouwing nodig waarin wordt aangetoond dat het planvoornemen niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Dit maakt onderdeel uit van de uitgebreide procedure omgevingsvergunning (artikel 2.12 Wabo).

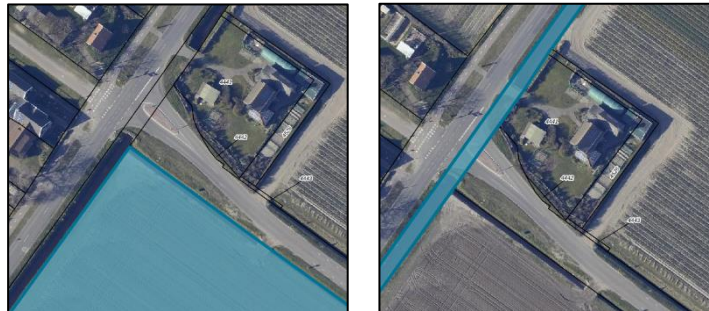
Dit rapport betreft de ruimtelijke onderbouwing, die de invloed van het plan beschrijft op de omgeving en het relevante beleid, zoals benodigd bij de vergunningsaanvraag.

1.2

Ligging van het plangebied

Het projectgebied staat kadastraal bekend onder de gemeente Texel, onder de volgende sectie en nummers:

- *Kruising Postweg – Oorsprongweg*
 - TEL00 – A – 4448
 - TEL00 – A – 4495



Figuur 2 | Uitsnede kadastraal projectgebied kruising Postweg – Oorsprongweg (bron: Kadaster)

- *Kruising Postweg - Hollandseweg*
 - TEL00 – A – 5732
 - TEL00 – A – 5731
 - TEL00 – A – 4068

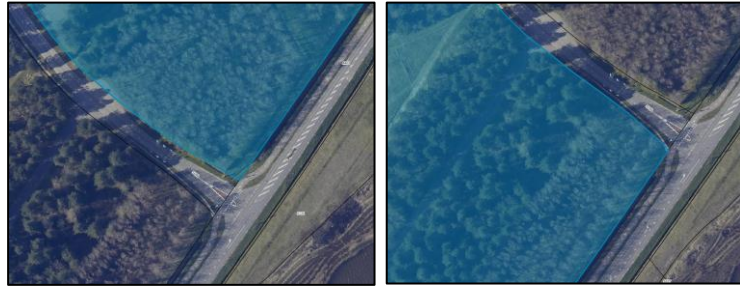
De nieuw te realiseren rijbaan en een deel van het fietspad bij de kruising komt buiten de verkeersbestemming te liggen. Een deel komt in de bestemming 'Agrarisch' en 'Water' te liggen.



Figuur 3 | Uitsnede kadastraal projectgebied kruising Postweg – Hollandseweg (bron: Kadaster)

De nieuw te realiseren rijbaan en een deel van het fietspad bij de kruising komt buiten de verkeersbestemming te liggen. Een deel komt in de bestemming 'Natuur' te liggen. Ook het nieuw te realiseren fietspad komen in de bestemming 'Natuur' te liggen.

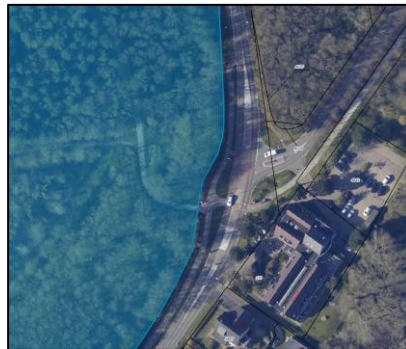
- *Kruising de Krim - Roggeslootweg*
 - TEL00 - A - 5100
 - TEL00 - A - 6533



Figuur 4 | Uitsnede kadastraal projectgebied kruising de Krim (bron: Kadaster)

Op deze locatie valt een klein deel van het fietspad in de nieuwe situatie in het bestemming 'Natuur'.

- *Kruising de Molenlaan / Vuurtorenweg*
 - TEL00 - A - 6533



Figuur 5 | Uitsnede kadastraal projectgebied kruising de Molenlaan (bron: Kadaster)

De nieuwe rotonde die wordt gerealiseerd komt ongeveer voor de helft buiten de verkeersbestemming te liggen en komt daarbij in de bestemming 'Natuur'.

De eigenaar Staatsbosbeheer is betrokken, heeft begrip voor de reconstructie die benodigd is gezien de maatschappelijke meerwaarde/verkeersveiligheid en wordt, ook naar het oordeel van Staatsbosbeheer, ruimschoots gecompenseerd in oppervlakte en natuurwaarden (kwalitatief), zie daartoe Bijlage IV, NNN compensatieplan.

1.3

Bestemmingsplantoets

Het projectgebied is gelegen binnen het bestemmingsplan 'Reparatieplan Buitengebied Texel', vastgesteld 17-10-2018 (identificatie NL.IMRO.0448.BUI2016BP0001-va02) en het daarbij behorende moederplan 'Bestemmingsplan Buitengebied Texel 2013', vastgesteld 12-06-2013 (NL.IMRO.0448.BUI2013BP0001-va01). Het projectgebied ter plaatse van de herinrichting heeft de bestemming 'Natuur'



Figuur 6 | Uitsnede bestemmingsplan (bron: Ruimtelijkeplannen.nl)

De bij de bestemmingen horende regels bestaan uit het volgende:

Enkelbestemming 'Natuur'

De voor Natuur aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. doeleinden van landschaps- en natuurbescherming en ontwikkeling;
 - met daaraan ondergeschikt:
 - a. extensief dagrecreatief en educatief medegebruik;
 - b. kleinschalig historisch medegebruik;
 - c. cultuurhistorische waarden ter plaatse van de aanduiding 'Cultuurhistorische waarden';
 - d. een eendenkooi ter plaatse van de aanduiding 'Eendenkooi';
 - e. een schapenboet ter plaatse van de aanduiding 'Specifieke vorm van agrarisch - schapenboet';

- f. een veldschuur ter plaatse van de aanduiding 'Specifieke vorm van agrarisch - veldschuur';
- g. water(berging);
- h. een antennemast, ter plaatse van de aanduiding 'Antennemast'; en daarbij behorende: wegen en paden en overige bouwwerken.

Enkelbestemming 'Agrarisch – Strandpolders'

De voor Agrarisch – Strandpolders aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. agrarisch grondgebruik;
- b. een agrarisch grondgebonden bedrijf ter plaatse van de aanduiding 'Bouwvlak';
- c. een intensieve veehouderij ter plaatse van de aanduiding 'Intensieve veehouderij';
- d. agrarisch erf ter plaatse van de aanduiding 'Specifieke vorm van agrarisch - erf';
- e. het wonen ten behoeve van een agrarisch bedrijf;
- e. het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden;
- f. plattelandswoning ter plaatse van de aanduiding 'Specifieke vorm van agrarisch - plattelandswoning';

met daaraan ondergeschikt:

- g. water(berging), in de vorm van sloten, kolken, plassen;
- h. bestaande wegen en bestaande paden;
-

Enkelbestemming 'Water'

De voor Water aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. waterkering
- b. de waterhuishouding en waterbeheersing in de vorm van sloten, watergangen, plassen en gemalen;
- c. bermen en beplanting;
- d. het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de landschappelijke en natuurwaarden;

en mede bestemd voor:

- e. een (water)sportaccommodatie ter plaatse van de aanduiding "Dagrecreatie";
- f. cultuurhistorische waarden ter plaatse van de aanduiding "Cultuurhistorische waarden";
- g. opslag ter plaatse van de aanduiding "Opslag".

en daarbij behorende:

- h. kaden, dijken en oeverstroken;
- i. (natuurvriendelijke) oevers;
- j. kunstwerken en andere waterstaatkundige werken zoals bruggen, dammen en duikers;
- k. paden;
- l. overige bouwwerken;
- m. straatmeubilair.

Voor alle vier de locaties geldt dat de voorgenomen werkzaamheden in strijd zijn met de huidige bestemmingen uit het bestemmingsplan. De verlegde fietspaden komen buiten de verkeersbestemming te liggen en komen in bestemming 'natuur', 'agrarisch'

en 'water' terecht. Bij de uitbreiding van de rotonde komt de rotonde in de beoogde situatie in de bestemming 'natuur' te liggen. De projecties van de nieuwe tracés zijn te vinden in bijlage II.

Betekenis voor het project

Het project om de gronden in te richten ten behoeve van 'verkeer' is strijdig met het bestemmingsplan: er zijn geen afwijkmogelijkheden voor deze strijdigheid opgenomen. Voor het dempen van water en graven is watervergunning nodig, deze is inmiddels verleend op 26-07-2021 door het bevoegd gezag (**Bijlage III**).

Medewerking is alleen mogelijk met de uitgebreide afwijkingsprocedure. De omgevingsvergunning wordt alleen verleend indien de betreffende werken of werkzaamheden geen onevenredige, blijvende schade toebrengen. Voorliggend rapport dient ter onderbouwing dat het voornemen in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening (artikel 2.12 lid 1 onder a en onder 3 Wabo).

1.4

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze ruimtelijke onderbouwing wordt een beschrijving gegeven van de huidige en toekomstige situatie van het projectgebied en de nut en noodzaak hiervan. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op het vigerende beleid op verschillende bestuursniveaus. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op relevante milieu- en omgevingsaspecten, waarna in hoofdstuk 5 de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid worden toegelicht.

2

Planvoornemen

2.1

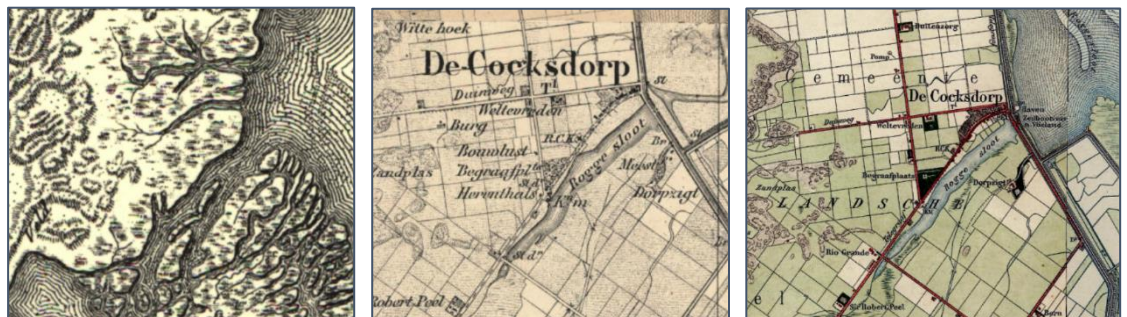
Historische context

Het plangebied bevindt zich op Texels grondgebied. Texel is het grootste en meest westelijk gelegen Waddeneiland. Het eiland is omgeven door de Noordzee en de Waddenzee en wordt door het Marsdiep gescheiden van Den Helder.

De landschappelijke diversiteit op het eiland is groot: hier komen het keileem-landschap, het aandijkingenlandschap, het strandwallen- en strandvlaktenlandschap en het jonge duinlandschap samen.

Texel is ontstaan door het verbinden van twee eilandkernen. De keileembult bij Den Burg is, in de voorlaatste ijstijd ontstaan ten gevolge van opstuwing door landijs. In de 14e eeuw begon men met het aanleggen van aandijkingen. Onder andere deze ingrepen samen leidden tot de huidige vorm van het eiland (Figuur 6).

Vanaf de 15e eeuw ontwikkelde het eiland zich tot logistiek knooppunt van de internationale vloothandel. Na de Gouden Eeuw werd Texel afhankelijk van visserij en landbouw. De visserij concentreerde zich vooral rondom Oude Schild. In de polder vond de meeste akkerbouw plaats, terwijl de rest van het eiland vooral gebruikt werd voor veeteelt. Rond 1950 vond er in de polders een ruilverkaveling plaats waarbij het grondeigendom opnieuw werd verdeeld, wegen werden rechtgetrokken, nieuwe boerderijen gebouwd en de waterhuishouding verbeterd. Hierdoor raakten meer delen van het eiland geschikt voor akkerbouw. Op meerdere plekken, waaronder langs de Waddendijk, zijn natuurgebieden ontwikkeld. Afgelopen eeuw ontwikkelde het toerisme zich als de belangrijkste economische drager voor het eiland.



Figuur 7 | Projectgebied uit jaar 1845, 1900 en 1950 (bron: Topotijdreis)

2.2

Nut en noodzaak ontwikkeling

Door het intensieve gebruik zijn zowel het asfalt als de fundering versleten van de huidige wegen. Ook worden de wegen een stuk breder, zodat bijvoorbeeld zware landbouwvoertuigen er veilig overheen kunnen rijden. Bij het opbreken van de verhardingen, wordt ook tegelijkertijd het ondergrondse infrastructuur aangepakt, zoals de riolering, bekabeling, duikers en overige leidingen.

Na de reconstructie kan het verkeer richting of uit De Cocksdorp veilig en comfortabel rijden. Hierbij wordt het fietspad ook aangepakt, waardoor de oversteek plezieriger en veiliger wordt. Door deze ontwikkelingen worden de nieuwe wegen niet alleen passender bij het omliggende landschap, maar ook veiliger voor alle weggebruikers.

Op het tracé tussen de kruising van de Postweg met de Hollandsweg, de Roggeslootweg en de kruising met de Vuurtorenweg/ Molenlaan ontstaan echter strijdigheden met het vigerende bestemmingsplan.

2.3

Het reconstructieplan

Het plan voorziet in de reconstructie van de Postweg en het bestaande fietspad en een aantal kruisingen.

De in deze ruimtelijke onderbouwing beschreven werkzaamheden vinden onder andere plaats bij drie T-splitsingen en de realisatie van een nieuwe rotonde ter plaatse van de kruising met de Vuurtorenweg en de Molenlaan bij de Cocksdorp, gemeente Texel (zie hiervoor bijlage).

1. Bij de T-kruising van de Postweg met Oorsprongweg wordt de kruising verlegd en wordt er een fietsoversteekplaats aangelegd in verband met verkeersveiligheid. Hiervoor zal deels een sloot worden gedempt en wordt een stuk agrarische grond in gebruik genomen.
2. Bij de T-kruising van de Postweg met de Molenlaan/Vuurtorenweg wordt een rotonde gerealiseerd. Hiervoor wordt een deel van het bestaande bos aan de westzijde verwijderd.
3. Bij de T-kruising van de Postweg met De Krim wordt het fietspad Roggeslootweg verlegd in verband met verkeersveiligheid. Hier gaat een deel van de berm verloren.
4. Bij de kruising van de Postweg en de Hollandseweg wordt een deel van de rijbaan en het fietspad verlegd naar het oosten. Hierbij gaat een deel van de wegberm verloren en moet een deel van de watergangen gedempt worden.

Het betreffende tracé heeft een lengte van ongeveer 600 meter en ligt tussen de brandweerkazerne aan de Postweg 211 en hotel Molenbos aan de Postweg 226.

Bij de brandweerkazerne ligt een T-kruising met de Hollandseweg. In het midden van het tracé, op 250 meter ten noordoosten ligt de Krim: een T-kruising met de Roggeslootweg. Op de meest noordoostelijke locatie ligt een Y-splitsing met de Molenlaan en Vuurtorenweg. Voor alle locaties geldt dat Staatsbosbeheer als grondeigenaar aldaar bestendig beheer en onderhoud uitvoert van de terreinen.

3

Beleidskader

3.1

Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een beeld van nationaal, regionaal en lokaal ruimtelijk beleid dat voor de voorgenomen ontwikkeling relevant is. Allereerst wordt het Rijksbeleid beschreven, gevolgd door het provinciaal beleid en tot slot het gemeentelijk beleid.

3.2

Rijksbeleid

3.2.1. Nationale Omgevingsvisie (Novi)

De Omgevingswet treedt naar verwachting in werking in juli 2022. Het Rijk maakt vooruitlopend op de invoering van de Omgevingswet een Nationale Omgevingsvisie (Novi). Het Ontwerp van deze Nationale Omgevingsvisie is in juni 2019 verschenen en op 11 september 2020 is deze definitief vastgesteld. Complexe opgaven zoals verstedelijking, verduurzaming en klimaatadaptatie zijn nauw met elkaar verweven en zorgen voor grote uitdagingen in Nederland die van invloed zijn op onze fysieke leefomgeving. Deze uitdagingen vragen om een nieuwe, integrale manier van werken waarmee keuzes voor onze leefomgeving sneller en beter gemaakt kunnen worden

De Nationale Omgevingsvisie richt zich op vier prioriteiten. Deze hebben onderling veel met elkaar te maken en op deze prioriteiten geeft de NOVI richting aan hoe we onze fysieke leefomgeving inrichten.

- Ruimte maken voor klimaatverandering en energietransitie
- De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden
- Onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken
- Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen

Betekenis voor het project

Het beoogde planvoornemen voorziet in het reconstrueren van wegen die niet meer veilig of toekomstbestendig zijn. Dit betreft een ontwikkeling waarbij bij wordt gedragen aan het doel om onze steden en regio's sterker en leefbaarder te maken.

Het Novi legt geen beperkingen op ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling. De planvoornemens zijn in lijn met het beleid zoals opgenomen in het Novi.

3.2.1 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2011) bevestigt in juridische zin de kader stellende uitspraken uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) ten aanzien van de dertien daarin genoemde nationale belangen. Deze structuurvisie speelt in op de ontwikkelingen en uitdagingen onder andere op het gebied van mobiliteit, ruimtelijke structuur, klimaatverandering, bereikbaarheid en infrastructuur. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan de versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte. Het bevat regels die de nationale belangen beschermen door op cruciale aspecten de beleidsruimte van andere overheden in te perken op het gebied van ruimtelijke ontwikkelingen.

Betekenis voor het project

Het verbreden en verleggen van de fiets- en rijlanen komt niet in het geding met de nationale belangen. Het Barro legt geen beperkingen op ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling.

3.2.2 Ladder duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening is de Ladder voor duurzame verstedelijking in artikel 3.1.6 Bro opgenomen. De Ladder is van toepassing op ieder bouwplan voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het doel van de Ladder is om ongewenste leegstand te voorkomen en zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik te stimuleren. Bij ruimtelijke besluiten moet daarom worden gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt van het ruimtegebruik.

Het bevoegd gezag moet voldoen aan een motiveringsvereiste als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt via een bestemmingsplan, uitwerkings- of wijzigingsplan, of een omgevingsvergunning. De Laddertoets moet worden uitgevoerd wanneer sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Een stedelijke ontwikkeling is in het Bro gedefinieerd als een 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Mede aan de hand van jurisprudentie is duidelijk welke ontwikkelingen al dan niet worden aangemerkt als (nieuwe) stedelijke ontwikkeling.

Betekenis voor het project

Het planvoornemen betreft de reconstructie van de rijweg en de fietspaden. Deze aanpassing wordt niet aangemerkt als stedelijke ontwikkeling zoals beschreven in de Laddertoets.

De ladder van duurzame verstedelijking legt geen beperkingen op ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie NH2050 – Balans tussen economische groei en leefbaarheid

De provincie wil balans tussen economische groei en leefbaarheid. Dit betekent dat in heel Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd. Er zijn randvoorwaarden geformuleerd hoe om te gaan met klimaatverandering. De provincie ontwikkelt zoveel mogelijk natuur inclusief en met behoud van (karakteristieke) landschappen, clustert ruimtelijke economische ontwikkelingen rond infrastructuur en houdt rekening met de ondergrond. De Omgevingsvisie NH2050 is op 19 november 2018 door Provinciale Staten (PS) vastgesteld.

In de visie worden vijf bewegingen met zes ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving, deze luiden als volgt:

- Noord-Holland in beweging, op weg naar een economisch duurzame toekomst;
- dynamisch schiereiland, het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend;
- metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert;
- sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden;
- nieuwe energie, het benutten van de economische kansen van de energietransitie;
- natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, het vergroten van biodiversiteit en ontwikkelen van een economisch duurzame agrifoodsector.

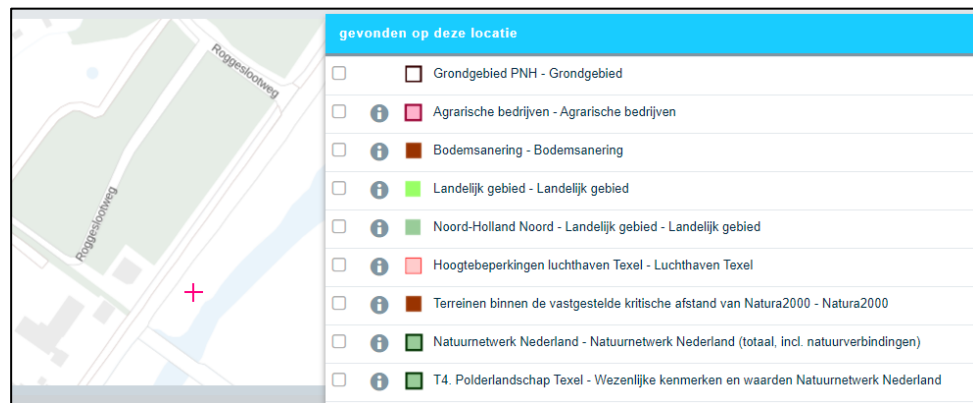
Betekenis voor het project

De beoogde ontwikkeling komt overeen met de ambities van de omgevingsvisie NH2050. Zo wordt onder andere gewerkt aan de infrastructuur om hinder te beperken of overlast in de toekomst te voorkomen. Daarbij dient rekening gehouden te worden dat de reconstructie op een verantwoordelijke manier uitgevoerd wordt om een prettige leefomgeving in stand te houden. Dit wordt verder uitgewerkt in de milieuaspecten van dit rapport.

Het projectvoornemen heeft na de reconstructie een positief effect op het gebruik van de infrastructuur en de directe leefomgeving.

3.3.2 Omgevingsverordening NH2020

Vanaf 17 november 2020 is de nieuwe omgevingsverordening genaamd 'Omgevingsverordening NH2020' van kracht. In de Omgevingsverordening NH2020 zijn de beleidsuitgangspunten juridisch vastgelegd. Deze vervangt alle bestaande verordeningen welke betrekking hebben op de leefomgeving. Er is een digitale viewer (kaart) waarmee je met een klik op een locatie direct de bijbehorende regels ziet. Hieronder wordt ingegaan op de beleidsuitgangspunten die betrekking hebben op dit bestemmingsplan. De provincie werkt aan de opvolger van de Omgevingsverordening NH2020: de Omgevingsverordening NH2022.



Figuur 8 | Uitsnede van Omgevingsverordening NH2020

De omgevingsverordening geeft aan het projectgebied binnen het landelijk gebied ligt, en onderdeel is van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), namelijk het polderlandschap Texel.

Betekenis voor het project

De omgevingsverordening geeft aan dat het projectgebied binnen het landelijk gebied en NNN ligt. Hierbinnen zijn geen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk "die per saldo leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een vermindering van de oppervlakte van het Natuurnetwerk Nederland" (artikel 6.4.1 lid 4). Er kan afgeweken worden van het vierde lid indien er sprake is van een groot openbaar belang, er geen reële alternatieven mogelijk zijn en de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd (artikel 6.4.1 lid 5).

Het plan is om de wegen breder te maken om het aantal verkeersbewegingen op te vangen. Dat heeft tot gevolg dat er verhard oppervlak bijkomt. Er is er sprake van een groot openbaar belang bij reconstructie van de huidige wegen om de veiligheid van weggebruikers te garanderen. Het projectvoornemen vormt geen belemmering, gezien mogelijke negatieve effecten worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd (zie bijlage IV).

3.3.3 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (2018)

In het Leidraad Landschap en Cultuurhistorie wordt de ambitie genoemd om ruimtelijke ontwikkeling bij te laten dragen aan het zichtbaar en herkenbaar houden van de landschappelijke karakteristiek, het versterken van (de beleving van) openheid en helder te positioneren ten opzichte van de ruimtelijke dragers. Volgens de omgevingsverordening NH2020 artikel 6.59 dient er rekening gehouden te worden met de ambities, ontwikkelprincipes, kansen en ontstaansgeschiedenis van het ensemble en structuren, gelet op de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie.



Figuur 9 | Het karakteristieke open landschap nabij De Cocksdorp. Afgebeeld: een deel van de Roggesloot, een oude getijdegeul (bron: Google Earth)

Het plangebied maakt deel uit van het landschappelijke karakteristiek "Nieuwere aandijkingen Strandpolders en getijdestructuren". Deze nieuwere aandijkingen (op Texel strandpolders genoemd) hebben een grootschalige opzet, een regelmatige en rechtlijnige verkaveling en losse erven. Het zijn van oudsher ingesloten strandvlakten, waar de duinen en dijken nu het decor vormen. Deze strandpolders vormen een landschap waar ook de meeste plaats is voor vernieuwing. Het gebied kent een open karakter, waar openheid en ruimtebeleving prioriteit is.

Betekenis voor het project

De ruimtelijke kwaliteit is gebaat bij het behouden van het open karakter van het gebied. Echter maken de nieuwere aandijkingen deel uit van een modern landschap, waardoor ook de meeste plaats is voor vernieuwing. Daarnaast heeft de verbreding en reconstructie van de wegen geen effect op de oude getijdegeulen (Roggesloot). De rechtlijnige verkaveling blijft behouden, de verbreding/reconstructie vindt niet plaats bij kavelscheidingen.

Hierdoor is het niet noodzakelijk om aan artikel 6.59 van de omgevingsverordening NH2020 te toetsen. Het Leidraad Landschap en Cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

3.4

Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Texel 2020, Texel op Koers

In 2006 is de gemeenteraad gestart met het interactieve project 'Ruimte voor ontwikkeling, samen zorgen voor de toekomst'. De uitkomst daarvan is de 'Structuurvisie voor 2020: Texel op koers'. De Structuurvisie verkent voor de middellange termijn de kansen en uitdagingen voor het eiland.

In deze visie staan de gewenste ontwikkelingen voor de economie, ruimte en milieu en de vitale samenleving. De structuurvisie vormt een toetssteen voor beleidsbeslissingen op deze terreinen en geeft richting aan de uitwerking daarvan. De volgende Texelse kernwaarden worden daarbij behandeld en uitgelicht:

- Rijkdom aan natuur en cultuurlandschap;
- het specifieke eilandkarakter;
- de grote afwisseling in landschappen en landgebruik vormen;
- de verbondenheid van de bewoners met hun eiland;
- een eilandeconomie die wordt getypeerd door veel gevarieerde kleinschalige bedrijven met een hoge mate van dienstverlening.

Betekenis voor het project

De ambitie is dat er op Texel voldoende fiets- en wandelpaden, wegen en parkeervoorzieningen zijn, waardoor Texel een sterke marktpositie heeft op het gebied van recreatie en toerisme. Het projectvoornemen draagt daar bij aan door het draagvlak van de wegen te vergroten. Een andere ambitie is om de kwaliteit en de diversiteit binnen de natuurgebieden te behouden. Ook is bij deze ambitie van belang om deze natuur toegankelijk te maken voor toeristen.

Het projectvoornemen komt overeen met de kernwaarden van de structuurvisie. Eventueel negatieve effecten van de reconstructie op de kwaliteit en diversiteit van de natuur, worden in de omgevingsaspecten behandeld.

3.4.2 Beleidsnota Natuur en landschap 2018

In maart 2018 is door de gemeenteraad van Texel de 'Beleidsnotitie natuur en landschap Texel 2018' vastgesteld. De speerpunten van het beleid zijn:

1. het beschermen van de weidevogels
2. het behouden van de openheid van het Texelse landschap en het karakteristiek microreliëf;
3. het behouden van het Texelse schaap;
4. het behouden van tuinwallen en kolken;
5. behouden van extensief recreatief medegebruik in natuurgebieden;
6. betrekken van agrariërs bij natuurbeheer;
7. handhaving van de gestelde regels.

Betekenis voor het project

Voor het projectvoornemen is alleen de volgende gebiedspecifieke maatregel relevant:

'het behouden van de openheid van het Texelse landschap en het karakteristiek microreliëf'.

Van belang is of de verbreding van de weg goed in te passen is in de directe omgeving. Bestaande bebouwing kan blijven staan en er hoeven geen eigendommen verworven worden. Daarnaast worden geen maatregelen getroffen zoals plaatsen van geluidsschermen. Deze kunnen effect hebben op het uitzicht van het landschap en bestaande woningen

De reconstructie heeft geen invloed op de openheid van het landschap. Dit aspect vormt geen belemmeringen voor het projectvoornemen.

4

Omgevingsaspecten

4.1

M.e.r. – (beoordelingsplicht)

In het besluit milieueffectrapportage zijn de activiteiten opgenomen die in het kader van het bestemmingsplan plan-m.e.r.-plichtig, project-m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Per activiteit zijn de gevallen in aantallen, grootte, lengtes of oppervlakten beschreven die boven de drempelwaarden vallen. Bij toetsing aan het Besluit m.e.r. zijn er vier mogelijkheden:

1. Het plan of besluit is direct m.e.r.-plichtig.
2. Het plan of besluit bevat activiteiten uit kolom 1 van onderdeel D, en ligt boven de (indicatieve) drempelwaarden.
3. Het plan of besluit bevat wel de activiteiten uit kolom 1, maar ligt beneden de drempelwaarden, zoals beschreven in kolom 2 'gevallen', van onderdeel D: er moet in overleg met de aanvrager van het bijbehorende plan of besluit beoordeeld worden of er aanleiding is voor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling (als sprake is van een besluit) of het direct uitvoeren van een m.e.r. (als sprake is van een plan). Deze keuze wordt uiteindelijk in het bijbehorende plan of besluit gemotiveerd.
4. De activiteit(en) of het betreffende plan en/of besluit wordt niet genoemd in het Besluit m.e.r.: er geldt geen m.e.r.- (beoordelings)plicht.

Zie **Bijlage I** en **Bijlage II** voor een volledig overzicht van het plangebied en tracé Postweg.

Betekenis voor het project

Uit kolom 2 blijkt dat er sprake is van een m.e.r.-beoordelingplicht als de ingreep 5 kilometer of langer is. Dit geldt zowel voor een wijziging van een bestaande weg, als de aanleg van een nieuwe weg. In gevallen waarin een activiteit genoemd wordt in onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r., maar de omvang van deze activiteit onder de in kolom 2 vastgelegde drempelwaarden blijft, dient het bevoegd gezag een zogenoemde vormvrije m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

De ontwikkeling betreft een tracé van ca. 600 meter en valt derhalve onder de drempelwaarde. Er is wel sprake van een activiteit die wordt genoemd in kolom 1 van onderdeel C of D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Derhalve geldt een vormvrije m.e.r.-beoordeling voor ontwikkelingen benoemd in onderhavig rapport: de kruisingen Hollandseweg, de Krim en Molenlaan.

4.2

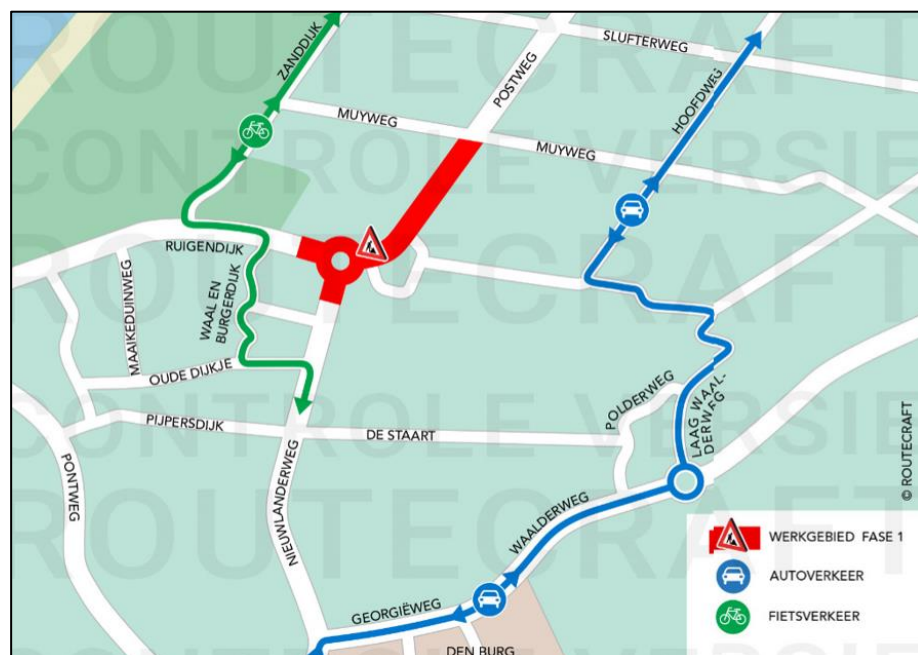
Verkeer en parkeren

Als gevolg van de ontwikkeling wordt de (in de jaren toegenomen verkeersbewegingen) beter en daarmee veiliger van en naar het plangebied toe geleid. Met de wijziging van het tracé moet aangetoond worden dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening wat betreft de toekomstige verkeersafwikkeling. De aanleg of wijziging van een gemeentelijke weg kan namelijk van invloed zijn op de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid van omliggende functies, maar ook toe- of afname van hinder, waaronder het milieuaspect geluid.

Aangetoond moet worden dat het verkeer goed af te wikkelen is. Ook mag tijdens de aanleg of reconstructie van de weg geen onaanvaardbaar effect optreden op de bereikbaarheid van omliggende functies.

Tijdelijk effect

Voor de werkzaamheden aan de Postweg, in fase 1 (2022/2023) de weg afgesloten. Doorgaand verkeer tussen Den Burg en De Cocksdorp wordt omgeleid via De Waal. Aanwonenden, ondernemers, Texelaars en gasten worden via de website opwegnaar Noord.nl tijdig ingelicht en op de hoogte gehouden van alle omleidingen en de voortgang van de werkzaamheden. Specifieke en detaillering van de nemen maatregelen zal voor de reconstructie van fase 2 in 2022/2023 een verkeersbesluit van de gemeente Texel beschreven worden.



Figuur 10 | De omleiding weergegeven voor werkgebied fase I

Op dit moment is nog niet bekend hoe de verkeersomleiding voor fase II zal gaan lopen. Dit wordt nader uitgewerkt in de komende maanden.

Reden hiervoor is dat het tweede deel (fase II) start in het naseizoen van 2022 en tot in het voorjaar van 2023 zal duren. Het is de gemeente bekend dat de tijdelijke werkzaamheden ingrijpend kunnen zijn. Hiertoe zullen in samenwerking met de aannemer de meest passende maatregelen worden genomen.

Op het aspect parkeren is er geen effect te verwachten. Het parkeerbeleid wordt niet meegenomen in de mobiliteitsmanagement, aangezien het om een reconstructie van een bestaande weg gaat.

Betekenis voor het project

Voor fase II zal dezelfde zorgvuldigheid als in fase I wordt gevolgd, waarbij belanghebbenden tijdig worden geïnformeerd. Daarnaast wordt de omleiding voor het doorgaande verkeer aangegeven met gele borden zoals in het eerste deel van het traject. Bewoners kunnen altijd via een verharding op de plaats van bestemming komen. De nood- en hulpdiensten zijn geïnformeerd over de omleidingen en de beschikbare routes naar aanliggende percelen. Indien nodig, moet tijdig een tijdelijk verkeersmodel dat inzicht geeft in huidige en toekomstige verkeers- en vervoerstromen, worden opgesteld.

Alleen gedurende de werkzaamheden is de verwachting dat er hinder zal optreden.

Een verkeersplan zal in samenwerking met de aannemer dan worden opgesteld. De voorgenomen ontwikkeling heeft verder geen permanente invloed op de mobiliteit. De verbreding en reconstructie van de wegen zorgt voor een rustigere verkeersafwikkeling en dus aan een kleinere kans op incidenten en verkeersongevallen en hinder. De aanpassing zal resulteren in een verbetering van de doorstroming en betrouwbaarheid. De beoogde ontwikkeling heeft daarmee een positief effect op het aspect 'verkeer en parkeren' in de toekomstige situatie (duurzaam veilig).

4.3

Geluid

Een belangrijke basis voor de ruimtelijke afweging in het kader van het aspect geluid is de Wet geluidhinder (Wgh). Deze wet biedt geluidgevoelige functies (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industriellawaai door middel van zonering. In artikel 41 van de Wgh zijn categorieën aangewezen waarvoor een geluidszonering toegepast moet worden. De Wet geluidhinder treedt bij wijzigingen aan bestaande verkeerswegen onder twee voorwaarden in werking:

- als het gaat om een fysieke wijziging aan de weg;
- door de wijziging is er in het toekomstig maatgevende jaar, zonder het treffen van maatregelen, een significante toename is van de geluidsbelasting (2 dB toename). Deze laatste voorwaarde geldt per geluidgevoelige bestemming.

Toekomstige situatie

Als maatgevend jaren geldt het jaar 2020-2022, de jaren met het hoogste verkeergebruik. Doordat de weg en daarmee het verkeer op een grotere afstand na de reconstructie zal gaan rijden is te stellen dat de hinder voor geluidgevoelige objecten afneemt. Temeer daar het verkeer vloeiender door de afwikkelende maatregelen langzamer zal passeren. Ook trillingen en andere verkeerhinder veroorzakende milieueffecten zullen daarmee afnemen. Ook de toepassing van nieuw asfalt zal geluid reducerend werken.



Figuur 11 | Dichtstbijzijnde huizen op ca. 70m afstand bij de kruising Postweg – Hollandseweg (bron: Google Maps)



Figuur 12 | Het dichtstbijzijnde huis op ca. 40m afstand bij kruising Postweg – Molenlaan, links: het niet-geluidgevoelige object Hotel Molenbos (bron: Google Maps)

Het beoogde planvoornemen omhelst de reconstructie van de Postweg, waarmee een duurzaam veilige weg wordt gerealiseerd welke zeker 40 jaar mee kan.

Tijdens deze reconstructie is in de aanlegfase een geluidstoename te verwachten, om in de gebruiksfase een verbetering te bewerkstelligen op alle aspecten. De dichtstbijzijnde gevoelige objecten zijn zodanig gesitueerd (> 30 meter), dat overlast minimaal is. Het hotel Molenbos bevindt zich dicht bij de werkzaamheden op de kruising Postweg – Molenlaan. Echter worden hotels niet aangemerkt als geluidgevoelige objecten en gezien de tijdelijke aard en omvang van het project, treedt er kortdurende hinder op.

Om eventueel geluidsoverlast te beperken, kunnen desgewenst extra maatregelen getroffen worden, zoals het plaatsen van tijdelijke geluidsschermen. Er zijn in de omgeving geen andere mogelijke lawaaibronnen aanwezig.

Betekenis voor het project

Geluidgevoelige objecten zijn zodanig gedistantieerd dat akoestisch onderzoek naar de reconstructie niet nodig is. De reconstructie leidt uiteindelijk tot een prettigere leefomgeving: de wegas en daarmee het verkeer zal op een grotere afstand gaan rijden en de toepassing van nieuw asfalt zal geluid reducerend werken (duurzaam veilig). Hiermee staat het aspect geluid de uitvoerbaarheid van het project niet in de weg.

4.4

Luchtkwaliteit

De Wet Luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen kleine en grote ruimtelijke projecten. Onder kleine projecten worden projecten verstaan die de luchtkwaliteit 'niet in betekende mate' verslechteren. Deze projecten worden niet meer beoordeeld op luchtkwaliteit. Ze zijn namelijk zo klein dat ze geen wezenlijke invloed hebben op de luchtkwaliteit. Draagt een klein project niet of nauwelijks bij aan luchtverontreiniging, dan is er geen belemmering voor. Het voormalige ministerie VROM heeft de definitie van 'in betekende mate' vastgelegd in het Besluit NIBM. Projecten die de concentratie CO₂ of fijn stof met meer dan 3% van de grenswaarde verhogen, dragen in betekende mate bij aan de luchtvervuiling.

De 3%-grens geldt sinds 1 augustus 2009: de datum waarop het Kabinetsbesluit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht is geworden. De NIBM-tool is ingevuld voor een gemiddelde verkeersgeneratie van 300 voertuigbewegingen (Tabel 1). Voor het jaar van planrealisatie is 2022 genomen; in dat jaar starten de werkzaamheden voor het tweede deel. Voor het aandeel van vrachtverkeer is een groot percentage (worst-case scenario) meegenomen, gezien tijdens de bouwwerkzaamheden veel aan- en afrijdend verkeer is voor o.a. materieel.

Tabel 1. Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit (bron: NIBM-tool)

Jaar van planrealisatie	2022
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	300
Aandeel vrachtverkeer	51,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	1,17
PM ₁₀ in µg/m ³	0,15
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig	

De aanleg of wijziging van een gemeentelijke weg kan effect hebben op de luchtkwaliteit in de omgeving. Het gaat daarbij vooral om de verslechtering van luchtkwaliteit door extra verkeer. Bij het realiseren van een nieuwe weg of aanpassing van een weg moet het effect op de luchtkwaliteit in beeld worden gebracht.

Uit bovenstaande berekening volgt dat er geen significant effect te verwachten is tijdens de wijziging van de weg.

Betekenis voor het project

Gezien de tijdelijke aard en omvang van het project, kan op grond van het bovenstaande geconcludeerd worden dat sprake is van een NIBM-situatie: het plan draagt niet of nauwelijks bij aan de luchtverontreiniging. De bouwfase is een tijdelijke fase. In de praktijk zal het verkeer aantrekkend effect minder zijn; zo zal zeker niet elke dag een vrachtwagen op de locatie aanwezig hoeven zijn.

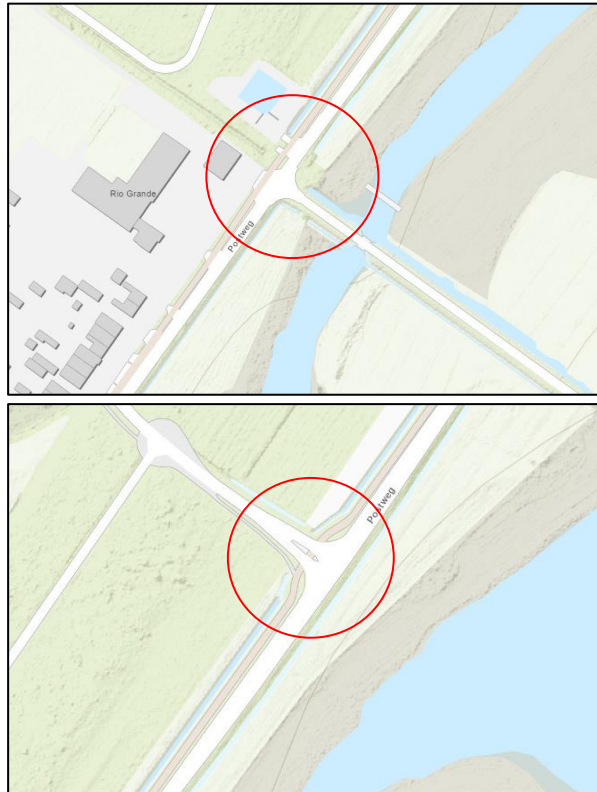
Hiermee staat het aspect luchtkwaliteit de uitvoerbaarheid van het project niet in de weg.

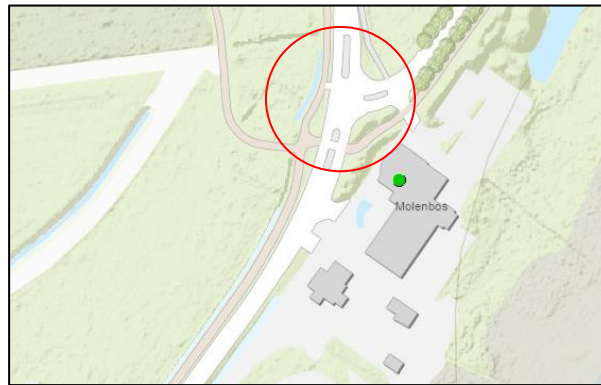
4.5

Externe veiligheid

Binnen het beleidskader externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico vormt een wettelijke norm voor bestaande en nieuwe situaties. Dit is met een risicocontour ruimtelijk weer te geven. Het groepsrisico is niet in ruimtelijke contouren te vertalen, maar wordt weergegeven in een grafiek.

Het projectvoornemen is geen beperkt kwetsbaar object, hierdoor dient er geen beoordeling plaats te vinden of er in de nabijheid van het plangebied Bevi-inrichtingen (of andere onderdelen van externe veiligheid) zijn die van invloed kunnen zijn op de plannen.





Figuur 13 | Uitsnede risicokaart nabij de kruisingen Postweg-Hollandseweg, Postweg- de Krim, Postweg-Molenlaan (bron: Risicokaart.nl)

Betekenis voor het project

De provincie Noord-Holland heeft in het kader van het Interprovinciaal Overleg (IPO) een zogenoemde risicokaart ontwikkeld. Het projectgebied valt niet binnen de risicocontouren van bedrijven die gevaarlijke stoffen gebruiken, produceren of opslaan. Daarnaast zijn er geen knelpunten met betrekking tot de werkzaamheden en vervoer/transport van grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen. De weg zelf is geen (beperkt) kwetsbaar object.

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering met betrekking tot de reconstructie van de weg.

4.6

Bedrijven en milieuzonering

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering verstaan we het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen anderzijds.

De doelen van milieuzonering zijn:

- het reeds in het ruimtelijk spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Betekenis voor het project

Rondom het projectgebied zijn veelal agrarische landerijen/woningen gelegen en een aantal bedrijven. Het plan maakt geen nieuwe milieugevoelige functies mogelijk die een grotere bescherming noodzakelijk maken ten opzichte van de huidige functie. Het project levert geen nieuwe belemmeringen op voor gevoelige functies in de omgeving.

Het aspect bedrijven en milieuzonering staat de uitvoerbaarheid van het project niet in de weg.

4.7

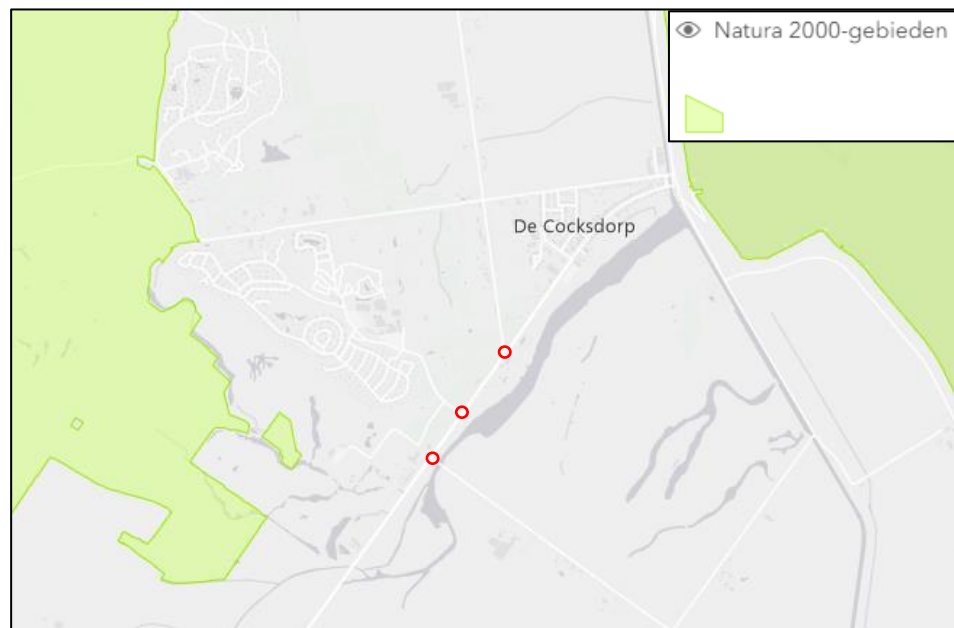
Flora en Fauna

De Wet natuurbescherming (Wnb) ziet toe op het behoud en de versterking van de biodiversiteit. De bescherming van natuur is geregeld via gebiedsbescherming en soortenbescherming. De Wnb vormt het geldend wettelijk kader.

4.7.1 Gebiedsbescherming

Vanuit de Wet natuurbescherming 2017 (Wnb) is het noodzakelijk om uit te sluiten dat er sprake is van significant negatieve effecten van het project op Natura2000-gebieden. AERIUS is het voorgeschreven rekeninstrument dat wordt gebruikt om stikstofdepositie op lokaal niveau te berekenen.

Het projectgebied ligt in de nabijheid van twee Natura-2000 gebieden. Dit zijn het Waddenzee-gebied en het Duinen en Lage Land Texel-gebied. De Waddenzee ligt op circa 1,1 kilometer afstand van de planlocatie (Figuur 13) en Duinen en Lage Land Texel op circa 0,9 kilometer afstand ten westen.

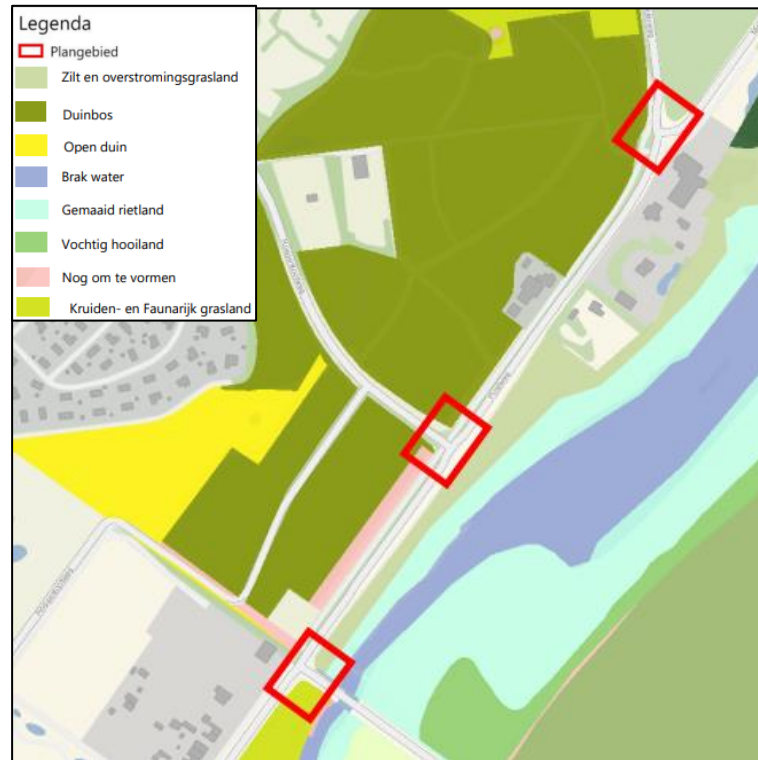


Figuur 14 | Uitsnede Natura 2000 gebieden (bron: Natura200)

De Waddenzee en Duinen en Lage Land Texel maken onderdeel uit van een vogelrichtlijn- en een habitatrichtlijngebied. Deze Natura2000-gebieden zijn aangewezen voor de bescherming van enkele stikstofgevoelige habitatten. Op 1 juli 2021 trad de wet Stikstofreductie en Natuurverbetering in werking. Onderdeel van deze wet is de vrijstelling voor bouw- sloop en eenmalige aanlegactiviteiten, in het kort de bouwvrijstelling. Dit betekent in het vergunningstraject dat voor het aspect stikstof alleen nog de neerslag (depositie) in de gebruiksfase een rol speelt.

Het is niet langer nodig een activiteit met tijdelijke emissies op de lokale effecten te toetsen. In het geval van bouw, sloop en eenmalige aanleg is duidelijk dat het altijd om een tijdelijke activiteit gaat. Op tijdstip X is het bouwwerk immers gereed, gesloopt of aangelegd.

Er is een knip gemaakt tussen de bouw en het gebruik van het bouwwerk. De milieubelasting tijdens de bouw is altijd tijdelijk terwijl het gebruik een permanent karakter heeft. In de gebruiksfase zal er sprake zijn van het weer 'oppakken' van het autonome verkeersbeeld. Er is geen (significante) toe-of afname te verwachten als gevolg van de nemen maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid.



Figuur 15 | NNN-gebieden nabij de drie planlocaties (bron: Smit Groenadvies)

Een deel van de werkzaamheden wordt uitgevoerd binnen de grenzen van beschermd NNN-gebied (Figuur 14). Door het uitvoeren van de werkzaamheden gaat een deel van het oppervlakte van deze gebieden verloren. Dit verlies dient gecompenseerd te worden. Dit kan door elders een natuurgebied te ontwikkelen of de verloren kwaliteit te compenseren door de kwaliteit in een huidig NNN-gebied te verhogen. In overleg met de Gemeente Texel, Staatsbosbeheer en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) is ervoor gekozen om elders een NNN-gebied te ontwikkelen. Hiervoor is in opdracht van de gemeente Texel een compensatieplan opgesteld door Smit Groenadvies (Bijlage IV). Dit is uiteraard met en na instemming van de betrokken partijen.

Een verklaring van geen bedenkingen wordt medio 2022 verwacht van de provincie Noord-Holland aan de gemeente Texel, HHNK en Staatsbosbeheer ten aanzien van het voorstel van kwantitatieve en kwalitatieve NNN compensatie. Een verklaring van geen bedenkingen (art. 2.27 Wabo) is benodigd voor het verlenen van de vergunning in verband met de (deelse) ligging van het projectgebied binnen NNN, waarvoor de provincie het bevoegd gezag is.

4.7.2 Soortenbescherming

Vanuit de Wet natuurbescherming (Wnb) is bij bestendig beheer en ruimtelijke ingrepen de initiatiefnemer verplicht op de hoogte te zijn van mogelijk voorkomende beschermde natuurwaarden binnen het werkgebied. Het doel van de wet is het in stand houden van de inheemse flora en fauna. Door deze natuurwaarden voorafgaand aan het werk te onderzoeken, kan schade aan beschermde soorten worden voorkomen of beperkt. Indien schade niet te voorkomen is, is een ontheffing noodzakelijk.

Op 11 februari is het rapport 'quickscan flora en fauna' opgeleverd door Smit Groenadvies in opdracht van Gemeente Texel met als doel het opsporen van eventuele strijdigheden van de voorgenomen werkzaamheden met de natuurwetgeving (**Bijlage V**). Hieruit is gebleken dat vliegroutes van vleermuizen, vogels met jaarrond beschermde nesten (categorie 5) en zonder jaarrond beschermde nesten worden verwacht bij het duinbos. Vissen en amfibieën, met name de beschermde rugstreeppad kan in de watergang voorkomen.

De algemene grondgebonden zoogdieren met name de beschermde noordse woelmuis kan aan de oevers van watergang voorkomen. Door de voorgenomen werkzaamheden bij de drie kruisingen worden negatieve effecten op bovenstaande soorten verwacht.

Om overtreding van Wnb te voorkomen dienen vervolgstappen te worden genomen. Er is een vergunningsverzoek in behandeling bij de omgevingsdienst Noord-Holland Noord.

Het advies is om te werken volgens de gedragscode soortbescherming gemeenten zodat de werkzaamheden ontheffingsvrij zijn. De uitvoerder dient met een activiteitenplan te werken. De rugstreeppad, de noordse woelmuis en broedvogels verdienen extra aandacht bij de werkzaamheden evenals alle maatregelen in het activiteitenplan hieromtrent (maatregelen als inspectie voorafgaand aan de aanlegfase, het plaatsen van een amfibieën scherm, het werken buiten de kwetsbare perioden). Er zullen ook compenserende maatregelen worden getroffen door het realiseren van enkele waterpartijen nabij de Hollandseweg voor de Noordse woelmuis.

Betekenis voor het project

Gezien de aard en omvang van de beoogde ontwikkeling, is uit te sluiten dat er significant effect optreedt betreft stikstofdepositie in omliggende Natura-2000 gebieden. Nadat de werkzaamheden uitgevoerd zijn, is het NNN gebied in omvang met 2.214 m² afgenomen. Deze afname wordt ruimschoots gecompenseerd in het natuurcompensatieplan (3.123 m²). De provincie dient het compensatieplan te toetsen en te accorderen. Een verklaring van geen bedenkingen zal naar verwachting medio 2022 afgegeven worden door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland.

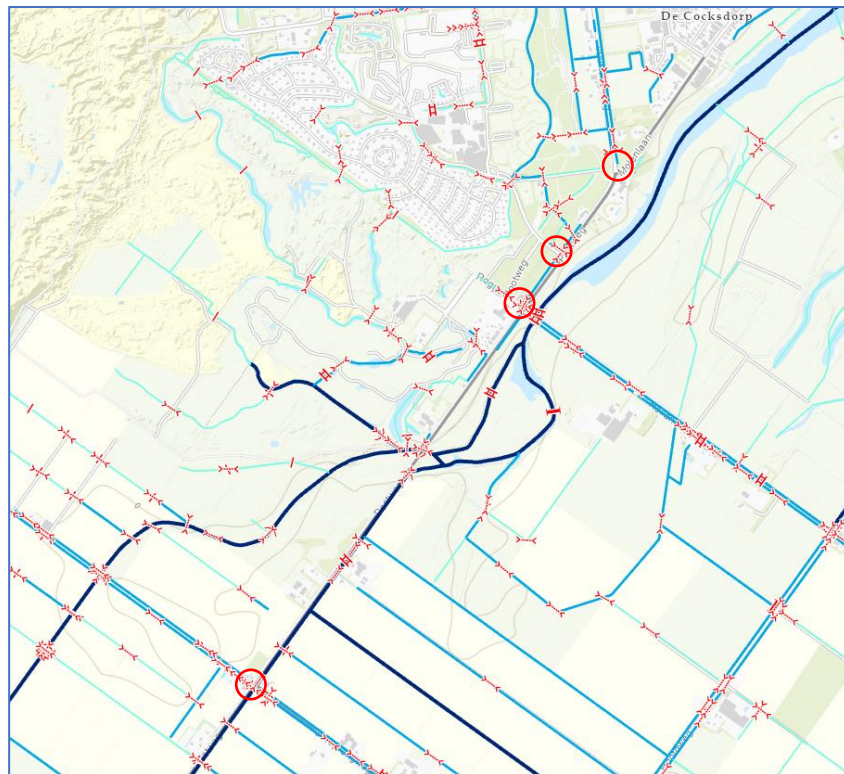
Binnen het plangebied zijn beschermde soorten aangetroffen. Door de voorgenomen werkzaamheden bij de drie kruisingen worden negatieve effecten op vleermuizen, vogels, rugstreeppad en noordse woelmuis verwacht. Om overtreding van Wnb te voorkomen dienen vervolgstappen te worden genomen. Door te werken met een goedgekeurde gedragscode en zal schade voorkomen aan soorten door te werken buiten de kwetsbare perioden en door eventueel aanvullende maatregelen te treffen.

4.8 Water

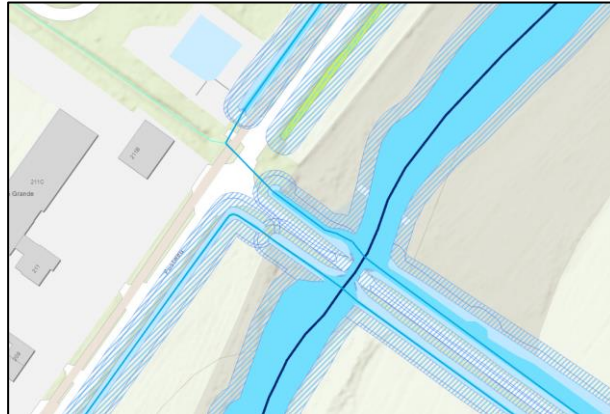
Een watertoets is een essentieel onderdeel van ieder ruimtelijk plan. Hierbij wordt ingegaan op onder andere de beleidsuitgangspunten van het waterschap, de huidige en de toekomstige waterhuishouding in het plangebied. De planontwikkeling kan effecten hebben op de hoeveelheid verharding en het waterschap zal het plan beoordelen op haar effecten.

Het is verplicht in beeld te brengen wat de effecten van de voorgenomen activiteit op de waterhuishouding zijn. Het gaat hier zowel om de waterkwaliteit als waterkwantiteit. Het streven is er zoveel mogelijk op gericht om water (regen-, afval- en oppervlaktewater) op een goede manier in te passen in het ontwerp. Het plangebied, gelegen in de gemeente Texel, valt binnen het beheergebied van het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Hieronder worden de essentiële kenmerken van de bestaande situatie omschreven.

Er is reeds een vergunning verstrekt door het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.



Figuur 16 | Overzichtskartaal legger wateren (bron: HHNK)



Figuur 17 | Uitsnede kruising Postweg – Hollandseweg (bron: HHNK)



Figuur 18 | Uitsnede kruising Postweg – de Krim (bron: HHNK)



Figuur 19 | Uitsnede kruising Postweg – Molenlaan (bron: HHNK)

Watersysteem

Het huidige beheer en onderhoud van de primaire watergangen ligt bij:

- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK).

Het huidige beheer en onderhoud van oppervlaktewaterlichaam 'secundair' ligt bij:

- buitengewoon onderhoud en baggeren: wegeigenaar;
- gewoon nat en droog onderhoud: aanliggend eigenaar.

Betekenis voor het project

Op 26 juli 2021 is door het bevoegd gezag HHNK de watervergunning verleend. Dit geldt voor de werkzaamheden: het dempen van delen van wegsloten en het aanpassen of plaatsen van duikers en het uitbreiden van het verhardoppervlak ten behoeve van de reconstructie van de Postweg fase 2 Texel.

Bij de beoordeling van de vergunningaanvraag is gekeken of het uitvoeren van de aangevraagde werkzaamheden invloed heeft op de bescherming tegen het water, de kwaliteit van het water, de doorstroming van het water en de waterhoeveelheid. Hieruit is gebleken dat het projectvoornemen geen nadelig effect heeft op de door het hoogheemraadschap te beschermen belangen. De vergunning is verleend.

In **Bijlage II** zijn de eisen en voorschriften van de werkzaamheden opgenomen.

4.9

Bodem

Bij het ruimtelijk planproces gaat het allereerst om de vraag of het huidige of toekomstige gebruik van de bodem afgestemd kan worden op de aanwezige bodemkwaliteit. De bodemkwaliteit moet geschikt zijn voor de beoogde functie. Het bodemsaneringsbeleid is verder uitgewerkt in de Wet bodembescherming (Wbb), het Besluit Uniforme Saneringen (BUS), de Circulaire Bodemsanering en het Besluit bodemkwaliteit. Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit door aanwezige bodemverontreiniging geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem. Bovendien mag de bodemkwaliteit niet verslechteren door grondverzet (bijvoorbeeld graafwerkzaamheden).

De wet- en regelgeving van Rijkswaterstaat stelt dat bij afwijking van het geldende bestemmingsplan, een verkennend bodemonderzoek nodig is. Bij de werkzaamheden wordt de ontgraven grond hergebruikt binnen het gebied van de geplande werkzaamheden. Voor onverdachte locaties kan dan onderbouwd worden dat een verkennend bodemonderzoek niet nodig is.

In mei 2021 is door Unihorn een onderzoek uitgevoerd aan het wegtracé en de bermen van de Postweg. Tijdens dit onderzoek is het asfalt onderzocht op teerhoudendheid, zijn de aangetroffen funderingen onderzocht, de bermen onderzocht en de waterbodem op een aantal plaatsen. Daarnaast is het funderingsmateriaal onderzocht op de aan- dan wel afwezigheid van asbest.

Uit dit onderzoek (Bijlage VI) blijkt het volgende:

Locatie 1 kruising van de Postweg met de Molenlaan

- Er is teerhoudend asfalt aangetroffen op de kruising;
- De bodemkwaliteit varieert tussen 'Altijd toepasbaar' ten westen van de kruising tot 'Industrie' op het wegtracé. De verontreinigingen op het

wegtracé betroffen dan voornamelijk verhoogde gehalten aan PAK, minerale olie, lood en zink;

- Bij boring RB114 is puin aangetroffen dat op basis van het gehalte aan PAK als 'niet toepasbaar' is gekwalificeerd. Dit puin is daarentegen niet onderzocht op de aanwezigheid van asbest;

Locatie 2 kruising van de Postweg met de Krim

- Er is teerhoudend asfalt aangetroffen op het wegtracé;
- De bodemkwaliteit varieert tussen 'Altijd toepasbaar' en 'Industrie'. De verontreinigingen betroffen dan voornamelijk verhoogde gehalten aan PAK, lood en zink.

Locatie 3 kruising van de Postweg en de Hollandseweg

- Er is teerhoudend asfalt aangetroffen op het wegtracé;
- De bodemkwaliteit varieert tussen 'Altijd toepasbaar' en 'Industrie'. De verontreinigingen betroffen dan voornamelijk verhoogde gehalten aan lood, zink en PAK;
- Bij boring 275 is recyclinggranulaat aangetroffen. Dit is beoordeeld als 'vrij toepasbaar';
- Bij boring P086 (een particuliere oprit) is puin aangetroffen. Dit is beoordeeld als 'niet toepasbaar' op basis van PAK. Dit puin is onderzocht op asbest en er is een gehalte van 18,9 mg/kg ds aangetroffen, wat ruim onder de interventiewaarde van 100 mg/kg ds is;
- Bij boring VH092 (doorsteek) is tevens puin aangetroffen. Ook dit puin is beoordeeld als 'niet toepasbaar' op basis van PAK. Dit puin bevat geen asbest (<2 mg/kg ds);
- De watergang ter plaatse is niet onderzocht, maar opdrachtgever heeft aangegeven dat deze reeds gebaggerd en gedempt zijn, waardoor waterbodemonderzoek niet meer nodig is.

Betekenis voor het project

Bij afwijking van het geldende bestemmingsplan is verkennend bodemonderzoek nodig. Voor onverdachte locaties kan dan onderbouwd worden dat een verkennend bodemonderzoek niet nodig is. Ons inziens geeft bovengenoemde resultaten een voldoende duidelijk beeld van de bodemkwaliteit, het asfalt en de funderingen. Daarom achten wij aanvullend onderzoek niet noodzakelijk.

4.10

Archeologie

Sinds 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. Op grond van de Erfgoedwet is iedere gemeente verplicht aandacht te besteden aan de archeologie op haar grondgebied en dit te verwerken in bestemmingsplannen en andere ruimtelijke instrumenten. Door de gemeente Wormerland is er een nota opgezet, namelijk het Archeologienota Wormerland 2009. Hieraan dient ook getoetst te worden.

De wijziging of aanleg van een weg kan effect hebben op archeologische waarden. Vaak heeft de gemeente een archeologische waardenkaart. Hierop is aangegeven of er een hoge, middelhoge of lage verwachting is op het vinden van archeologische resten.

Betekenis voor het project

Er is geen archeologische dubbelbestemming toegekend aan het plangebied in het vigerende bestemmingsplan, derhalve is er geen archeologisch onderzoek benodigd. Het aspect archeologie staat de uitvoerbaarheid van het project niet in de weg.

4.11

Cultuurhistorie

In september 2009 overhandigden de ministers van toenmalige ministeries Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg (MoMo) aan de Tweede Kamer. Door middel van de MoMo had de minister tot doel een aantal veranderingen door te voeren in de monumentenzorg:

- Het stimuleren en ondersteunen van gebiedsgericht werken;
- Het belang van cultuurhistorie laten meewegen in de ruimtelijke ordening;
- Het formuleren van een visie op erfgoed en het verminderen van de administratieve lastendruk.

Als gevolg van de MoMo zijn het Besluit ruimtelijke ordening en de Monumentenwet op 1 januari 2012 aangepast. Belangrijkste gevolgen zijn de plicht voor gemeenten om bij het opstellen van bestemmingsplannen rekeningen te houden met de aanwezige cultuurhistorische waarden en het vergroten van vrijstellingen van de vergunningplicht voor eigenaren van monumentale gebouwen.



Figuur 20 | Uitsnede overzichtskaart Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018

Betekenis voor het project

Cultuurhistorie is een breed begrip. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om beschermde stads- en dorpsgezichten, monumenten, en landschappelijke waarden. Uitgangspunt hierbij is het voorkomen van aantasting van de cultuurhistorische waarden.

De omgevingsverordening geeft aan het projectgebied binnen het landelijk gebied ligt, en onderdeel is van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), namelijk het polderlandschap Texel. De ruimtelijke kwaliteit is gebaat bij het behouden van het open karakter van het gebied. Echter maken de nieuwere aandijkingen deel uit van een modern landschap, waardoor ook de meeste plaats is voor vernieuwing. Daarnaast heeft de verbreding en reconstructie van de wegen geen effect op de oude getijdegeulen (Roggesloot).

Het projectgebied ligt binnen het landelijk gebied. In de nabijheid ligt geen gemeentelijk- provinciaal of rijksmonument.

4.12

Duurzaamheid

Klimaatverandering heeft grote impact op onze leefomgeving en het aantal weersextremen neemt met de jaren steeds meer toe. Het wordt warmer en natter, ook zijn er vaker lange periodes van droogte en neemt de kans op overstromingen toe. Inspelen op de gevolgen van klimaatverandering wordt klimaatadaptatie genoemd.

Klimaatverandering heeft ook een grote impact op de bebouwde omgeving. Om schade en overlast door weersextremen te beperken, moet de manier waarop steden worden gebouwd en ingericht worden aangepast. Klimaat adaptief bouwen moet leiden tot:

- Minder wateroverlast;
- minder hittestress;
- minder nadelige gevolgen van langdurige droogte en bodemdaling;
- meer biodiversiteit.

Betekenis voor het project

Ten behoeve van het beoogde planvoornemen worden er een aantal verduurzamende maatregelen genomen, waarbij de oude fundering wordt hergebruikt. Tevens wordt tijdens het openbreken van de verharding, gelijk het ondergrondse netwerk aangepakt.

5

Uitvoerbaarheid

5.1

Inleiding

Het is wettelijk geregeld dat het een verplichting is om in een ruimtelijke procedure inzicht te geven in de uitvoerbaarheid van het plan. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt in de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid

5.2

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Op de vergunningsaanvraag is de uitgebreide voorbereidingsprocedure (artikel 3.10 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) van toepassing. De omgevingsvergunning planologisch afwijken wordt ingediend bij het college van burgemeester en wethouders (hierna: het college). Het college publiceert de ontvangst van de aanvraag. De omgevingsvergunning kent een proceduretijd van zes maanden, waarna het college de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan vaststellen. De omgevingsvergunning ligt gedurende een periode van zes weken ter inzage. De vergunning wordt bekend gemaakt in de Gemeentebled en de gebruikelijke lokale media. Gedurende de ter inzagelegging kan eenieder een zienswijze over het ontwerpbesluit naar voren brengen bij de gemeente. De gemeente reageert op de zienswijzen in een reactienota.

5.3

Economische uitvoerbaarheid

De initiatiefnemer draagt zelf de kosten voor de reconstructie van de fiets- en rijbanen en heeft hiervoor een sluitende begroting opgesteld. Waardevermindering van omliggende panden of gronden wordt als gevolg van onderhavige ontwikkeling niet verwacht. Eventuele planschadekosten komen voor rekening van de initiatiefnemer.

5.4

Algemene conclusie

Uit alle onderzochte omgevingsaspecten en het beleidskader blijkt dat het beoogde planvoornemen te realiseren is, en daarbij geen significante hinder veroorzaakt en in lijn is met de geldende beleidskaders. Het planvoornemen is uitvoerbaar, door middel van de uitgebreide procedure kan een omgevingsvergunning worden verleend.

Bijlage I.

Overzichtstekening



PROMMENZ

Bijlage II.

Situatietekening
bestemmingsplanoverschrijding



PROMMENZ

Bijlage III.

Waternvergunning



PROMMENZ

Bijlage IV.

NNN-compensatieplan



PROMMENZ

Bijlage V.

Quickscan flora & fauna



PROMMENZ



PROMMENZ

Harmenkaag 11
1741 LA SCHAGEN
0224-299346

info@prommenz.nl
www.prommenz.nl

Behoort bij besluit van
burgemeester en wethouders van Texel,
zaaknummer: 3159813
kenmerk document: (vormvrije) m.e.r. beoordeling
namens de burgemeester en wethouders van
Texel,

de heer F. Galarce Morales,
teamleider Vergunningen, Toezicht & Handhaving

Reconstructie Postweg Texel

(vormvrije) m.e.r.
-beoordeling



PROMMENZ

Reconstructie Postweg Texel

Aanmeldnotitie vormvrije
m.e.r.-beoordeling



Colofon

opdrachtgever	Gemeente Texel
document	P220078_Vormvrije mer
versie	Definitief
datum	10 mei 2022
auteur	E. van IJzerloo, BSc
controle	N. Bruijnooge, MSc

Overzichtskaart



Figuur 1. Het plangebied (Bron: Google Earth)

Inhoudsopgave

1 Inleiding.....	5
1.1 Planvoornemen	5
1.2 Gegevens initiatiefnemer en bevoegd gezag	5
1.3 Historisch gebruik.....	6
1.4 Leeswijzer	6
2 M.e.r.-beoordelingsplicht.....	7
2.1 M.e.r.-beoordelingsplicht.....	7
2.2 Procedurele aspecten	8
2.3 Inhoudsvereisten aanmeldingsnotitie	8
3 Kenmerken en locatie van het project.....	9
3.1 Kenmerken project.....	9
3.1.1 Beschrijving project	9
3.1.2 Duurzaamheid	10
3.1.3 Productie van afvalstoffen.....	10
3.1.4 Veiligheid en hinder.....	10
3.2 Projectlocatie	10
4 Potentieel effect op milieuaspecten.....	12
4.1 Afbakening effectbeoordeling	12
4.2 Geluid.....	12
4.3 Verkeer en parkeren.....	14
4.3.1 Verkeer.....	14
4.3.2 Parkeren	15
4.4 Luchtkwaliteit	15
4.5 Externe veiligheid	16
4.6 Bedrijven en milieuzonering	17
4.7 Bodem en aardkundige waarden.....	17
4.7.1 Bodem.....	17
4.8 Flora en fauna.....	18
4.8.1 Gebiedsbescherming.....	18
4.8.2 Soortenbescherming	19
4.9 Water.....	20
4.10 Archeologie en cultuurhistorie	21
4.10.1 Archeologie	21
4.10.2 Cultuurhistorie.....	22
4.11 Niet-gesprongen explosieven	23
5 Conclusie	24
5.1 Beoordelingsgrondslag	24
5.2 Wel of geen MER-plicht	24
Bijlagen	24

1

Inleiding

1.1

Planvoornemen

Gemeente Texel is voornemens de verkeersveiligheid en de doorstroming op de Postweg te verbeteren. Deze verbeteringen zijn inclusief het vernieuwen van het gehele fietspad, het aanpakken van riolering, bekabeling, duikers en leidingen, vervanging van het asfalt en de onderliggende fundering, en het verbreden van de Postweg zelf.

Het fietspad zal gescheiden worden van de autoweg. Om dit ontwerp te laten voldoen aan de huidige normen, zal op de volgende locaties een strijdigheid ontstaan met de huidige planologische bestemming:

- Kruising Postweg – Hollandseweg;
- Kruising Postweg – Roggeslootweg;
- Kruising Postweg – Molenlaan – Vuurtorenweg.

De beoogde planlocaties waarbij de reconstructie buiten de bestemmingsgrens valt, vallen onder de enkelbestemmingen 'Natuur' en 'Bos' van het 'Bestemmingsplan Buitengebied Texel 2013' (vastgesteld 12-06-2013).

De reconstructie van de Postweg zit qua omvang van de werkzaamheden ruim onder de grens voor een m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit. Op basis van de kenmerken genoemd in Bijlage III van de Europese richtlijn 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten' dient te worden gemotiveerd waarom geen MER noodzakelijk is voor de reconstructie van de Postweg. Het plan is getoetst aan de kenmerken van het project, de locatie van het project en de kenmerken van de potentiële effecten op de omgeving.

1.2

Gegevens initiatiefnemer en bevoegd gezag

Initiatiefnemer voor de voorgenomen activiteit is de gemeente Texel. Daarbij gelden de volgende contactgegevens:

- Gemeente Texel
- Projectleider: P. (Piet) Conijn
- PConijn@texel.nl
- Postbus 200
1790 AE Den Burg

Van belang voor de m.e.r.-beoordelingsprocedure is of de initiatiefnemer zelf bevoegd gezag is. Gemeente Texel is zowel initiatiefnemer (grondbezitter van het projectvoornemen) en het bevoegd gezag.

1.3

Historisch gebruik

Het plangebied bevindt zich op het Waddeneiland Texel. De landschappelijke diversiteit op het eiland is groot: hier komen het keileem-landschap, het aandijkingenlandschap, het strandwallen- en strandvlaktenlandschap en het jonge duinlandschap samen. In de 14^e eeuw begon men met de aanleg van aandijkingen. Mede door deze ingrepen, heeft het eiland haar huidige vorm gekregen.

Vanaf de 15^e eeuw ontwikkelde het eiland zich tot een logistiek knooppunt van internationale vloothandel. Na de Gouden Eeuw werd het eiland afhankelijk van visserij en landbouw. Rond 1950 vond in de polders ruilverkaveling plaats waarbij het grondeigendom opnieuw werd verdeeld, wegen werden rechtgetrokken, nieuwe boerderijen werden gebouwd en de waterhuishouding werd verbeterd. Op meerdere plekken, waaronder langs de Waddendijk, zijn natuurgebieden ontwikkeld. Afgelopen eeuw ontwikkelde het toerisme zich als de belangrijkste inkomstenbron voor het eiland.

1.4

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de m.e.r.-beoordelingsplicht toegelicht, samen juridische vereisten. In hoofdstuk 3 van deze (vormvrije) m.e.r.-beoordeling wordt een beschrijving gegeven van de kenmerken en de locatie van het plangebied. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op kenmerken van de relevante milieu- en omgevingsaspecten, waarna in hoofdstuk 5 de conclusie volgt naar aanleiding van de beoordelingsgrondslag, en overzicht van de effectbeoordeling.

2

M.e.r.-beoordelingsplicht

2.1 M.e.r.-beoordelingsplicht

In het besluit milieueffectrapportage zijn de activiteiten opgenomen die in het kader van het bestemmingsplan plan-m.e.r.-plichtig, project-m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn.

Per activiteit zijn de gevallen in aantallen, grootte, lengtes of oppervlakten beschreven die boven de drempelwaarden vallen. Bij toetsing aan het Besluit m.e.r. zijn er vier mogelijkheden:

1. Het plan of besluit bevat Bijlage C-activiteiten, en daarmee direct m.e.r.-plichtig;
2. Het plan of besluit bevat Bijlage D-activiteiten, en ligt boven de (indicatieve) drempelwaarden;
3. Het plan of besluit bevat wel Bijlage D-activiteiten, maar deze is in omvang kleiner dan de drempelwaarden, zoals beschreven in kolom 2 'gevallen', van Bijlage D. In overleg met de aanvrager van het bijbehorende plan of besluit moet beoordeeld worden of aanleiding is voor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling of het direct uitvoeren van een m.e.r.. Deze keuze wordt in het bijbehorende plan of besluit gemotiveerd;
4. Het plan of besluit bevat geen activiteiten genoemd in het Besluit m.e.r., dus geldt geen m.e.r.-(beoordelings)plicht.

De reconstructie van de kruisingen aan de Postweg is een m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit conform categorie D 1.1 van het Besluit m.e.r.:

'De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg'. De omvang van de voorgenomen reconstructie (tracé van 600 meter) is lager dan de drempelwaarde voor een m.e.r.-beoordeling (5 kilometer).

Conform de m.e.r.-regelgeving is het uitvoeren van een vormvrije m.e.r.-beoordeling noodzakelijk.

Voor Bijlage D-activiteiten met een omvang onder de drempelwaarde, bestaat sinds de wijziging van het Besluit m.e.r. van 1 april 2011 de verplichting tot een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling. Daarbij concludeert het bevoegd gezag (bijv. op basis van een aanmeldnotitie) of wel of geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden. Als blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog een volledige m.e.r.-beoordeling of m.e.r.-procedure nodig.

2.2 Procedurele aspecten

Omdat de initiatiefnemer zelf het bevoegd gezag is, gelden voor de m.e.r.-beoordelingsprocedure de volgende stappen:

- 1) Schriftelijke mededeling van de m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit middels een aanmeldingsnotitie (art. 7.16 Wm);
- 2) Beslissing van het bevoegd gezag of een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen of niet binnen 6 weken na de datum van ontvangst van de aanmeldingsnotitie (art. 7.17 t/m 7.19 Wm);
- 3) Mogelijkheid tot bezwaar of beroep bij het besluit in het kader waarvan de m.e.r.-beoordeling plaatsvond (de vergunningprocedure).

Deze aanmeldnotitie beschrijft de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit en stelt conclusies op omtrent de noodzaak tot een m.e.r.-procedure. Er zal dus geen m.e.r.-procedure opgesteld worden, tenzij sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

De 'belangrijke nadelige gevolgen' moeten worden beoordeeld op basis van het toetsingskader van bijlage III van de Europese Richtlijn Milieueffectbeoordeling (85/337/EEG en latere wijzigingen):

- de kenmerken van de activiteit
- de plaats van de activiteit;
- de kenmerken van het potentiële effect.

Op 7 juli 2017 is een wijziging van het Besluit m.e.r. in werking getreden, naar aanleiding van een wijziging van de Europese Richtlijn m.e.r.. Deze wijziging heeft tot gevolg dat voor elke vormvrije m.e.r.-beoordeling, het besluit niet meer in de Staatscourant gepubliceerd hoeft te worden, maar wel via andere (digitale) kanalen bekend gemaakt dient te worden

2.3 Inhoudsvereisten aanmeldingsnotitie

De initiatiefnemer van een activiteit die m.e.r.-beoordelingsplichtig is, moet dat door middel van een schriftelijke mededeling aan het bevoegd gezag plaatsvinden. De mededeling is vormvrij, maar vindt doorgaans plaats in de vorm van een zogenoemde aanmeldingsnotitie.

In een aanmeldingsnotitie dient de initiatiefnemer alle essentiële informatie op te nemen op basis waarvan het bevoegd gezag kan bepalen of al dan niet een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Daarbij moet worden aangesloten bij de beoordelingscriteria van bijlage III bij de Europese richtlijn 85/337/EEG (gewijzigd bij richtlijn 97/11/EG en richtlijn 2003/35/EG) staan (zie bijlage 2). Het bevoegd gezag is verplicht om in een m.e.r.-beoordeling te toetsen of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu aan de hand van deze criteria.

De meest gangbare inhoud van een aanmeldingsnotitie is aangegeven in de Handreiking voor de m.e.r.-beoordelingsplicht "Afwegen en oordelen" van het ministerie van VROM.

3

Kenmerken en locatie van het project

3.1 Kenmerken project

3.1.1 Beschrijving project

Het initiatief betreft de reconstructie van een tweetal kruisingen en de realisatie van een rotonde aan de Postweg. Het tracé heeft een lengte van circa 600 meter en ligt tussen de brandweerkazerne aan de Postweg 211 en hotel Molenbos aan de Postweg 226. De volgende werkzaamheden zullen per locatie uitgevoerd worden:

- Kruising Postweg – Hollandseweg: een deel van de rijbaan en het fietspad zullen worden verlegd richting het oosten. Hierbij zal een deel van de wegberm verloren gaan en moet een deel van de watergangen gedempt worden;
- Kruising Postweg – Roggeslootweg: het fietspad aan de Roggeslootweg wordt verlegd in verband met de verkeersveiligheid. Ook hier zal een deel van de berm verdwijnen;
- Kruising Postweg – Molenlaan – Vuurtorenweg: ter plaatse zal een rotonde gerealiseerd worden. Hiervoor wordt een deel van het bestaande bos aan de westzijde verwijderd.

Door het intensieve gebruik zijn op de locaties zowel het asfalt als de fundering versleten. De wegen zullen worden verbreed, zodat zwaar landbouwverkeer veilig over deze wegen kan rijden. Bij het opbreken van de verhardingen wordt tegelijkertijd de ondergrondse infrastructuur aangepakt, waaronder de riolering, kabels en leidingen en duikers. Het fietspad zal ook worden gerenoveerd, zodat de oversteek voor fietsers veiliger en plezieriger wordt.

Na de reconstructie kan het verkeer van en naar De Cocksdorp, veilig, comfortabel en efficiënt rijden. Door de vernieuwing van de Postweg, wordt de ruimtelijke ordening verbeterd en veiliger voor alle weggebruikers.

In bijlage 3 zijn de ontwerptekeningen van de locaties weergegeven. Deze gedetailleerde tekeningen worden tegelijkertijd met de omgevingsvergunning ter inzage gelegd.

3.1.2 Duurzaamheid

Klimaatverandering heeft een grote impact op de bebouwde omgeving. Om schade en overlast door weersextremen te beperken, moet de manier waarop steden worden gebouwd en ingericht worden aangepast. Klimaat adaptief bouwen moet leiden tot:

- Minder wateroverlast;
- Minder hittestress;
- Minder nadelige gevolgen van langdurige droogte en bodemdaling;
- Meer biodiversiteit.

De reconstructie van de Postweg zal geen gebruik maken van natuurlijke hulpbronnen. Wel worden ten behoeve van het beoogde planvoornemen een aantal duurzame maatregelen getroffen. Zo zal de oude fundering hergebruikt worden binnen de planlocatie en wordt tijdens het openbreken van de verharding tegelijkertijd het ondergrondse netwerk aangepakt.

Tijdens de werkzaamheden is grondverzet nodig, maar het voornemen is om de vrijkomende grond binnen het plangebied te herbruiken.

3.1.3 Productie van afvalstoffen

Tijdens de reconstructiefase vindt geen productie van stoffen plaats die leiden tot gevaarlijke of milieubelastende afvalstoffen. Bij de realisatie van de weg, zijn ten aanzien van de productie van afvalstoffen voornamelijk de aspecten bodem, water, geluid en luchtkwaliteit van belang. Deze aspecten zijn nader beschreven in hoofdstuk 4.

3.1.4 Veiligheid en hinder

De Postweg is een gemeentelijke weg en kan daarmee een invloed hebben op de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid van omliggende functies, maar ook toe- of afname van hinder, waaronder geluidsoverlast. Momenteel is de toegestane snelheid 80 km/u, maar als de reconstructie is afgerond zal deze aangepast worden naar 60 km/u. De gemeente Texel wil hiermee de verkeersveiligheid vergroten op wegen in het buitengebied.

Het beoogde reconstructieplan zorgt niet voor een toename van risico's voor de omgeving. Er worden geen extra gevaarlijke stoffen geproduceerd, opgeslagen of vervoerd. Ten opzichte van de huidige situatie zullen geen extra woon- of werkvoorzieningen worden toegevoegd. Overlast voor de omgeving van wegverkeer zal daarom nihil zijn.

De te nemen maatregelen bij grondverzet bestaan uit bronmaatregelen (veilig ontgraven CROW etc., met hekwerk afzetten werkterrein), collectieve maatregelen (maximumsnelheid etc.) en individuele maatregelen (veiligheidsschoenen, signaleringskleding etc.). Zowel de aannemer als het werkzame personeel zijn daartoe gecertificeerd.

3.2 Projectlocatie

De planlocaties zijn gelegen tussen de brandweerkazerne aan de Postweg 211 en hotel Molenbos aan de Postweg 226 (Figuur 2). Het plangebied betreft de gemeentelijke weg 'Postweg' inclusief de naastgelegen fietspaden, wegbermen en waterpartij 'De Roggesloot'. Het projectgebied is gelegen in gemeente Texel in kilometerhokken: X: 9 / Y: 573, X: 120 / Y: 573 en X: 120 / Y: 574 (Rijksdriehoekcoördinaten).

Het plangebied is van cultuurhistorisch belang en ligt nabij twee Natura-2000 gebieden.

Op 1 juli 2021 is de wet Stikstofreductie en Natuurverbetering in werking getreden. Onderdeel van deze wet is de vrijstelling voor bouw- sloop en eenmalige aanlegactiviteiten, in het kort de bouwvrijstelling. Dit betekent in het vergunnings-traject dat voor het aspect stikstof alleen nog de neerslag (depositie) in de gebruiksfase een rol speelt.

Het is niet langer nodig een activiteit met tijdelijke emissies op de lokale effecten te toetsen. In het geval van bouw, sloop en eenmalige aanleg is duidelijk dat het altijd om een tijdelijke activiteit gaat. Op tijdstip X is het bouwwerk immers gereed, gesloopt of aangelegd.

Er is een knip gemaakt tussen de bouw en het gebruik van het bouwwerk. De milieubelasting tijdens de bouw is altijd tijdelijk terwijl het gebruik een permanent karakter heeft. Na de aanleg zal het gebruik hervat worden, er is geen verhoogd gebruik te verwachten.



Figuur 2. Globale ligging van het projectgebied in het rood (Bron: Ruimtelijkeplannen.nl)

4

Potentieel effect op milieuaspecten

4.1 Afbakening effectbeoordeling

De voorgenomen ontwikkelingen kunnen invloed hebben op het milieu. Bij de afbakening van effectbeoordeling worden op basis van de kenmerken en de plaats van de voorgenomen activiteit (hoofdstuk 3), de volgende milieuaspecten als relevant geacht (tabel 2).

Tabel 2. Milieuaspecten

Milieuaspect	Aan de orde in	Soort effect
Geluid	Aanlegfase	Tijdelijk
Verkeer en parkeren	Aanleg- en gebruiksfase	Tijdelijk
Luchtkwaliteit en stikstofdepositie	Aanlegfase*	N.v.t.*
Externe veiligheid	Gebruiksfase*	N.v.t.*
Bedrijven en milieuzonering	Gebruiksfase*	N.v.t.*
Flora en fauna	Aanleg- en gebruiksfase	Permanent
Bodem & aardkundige waarden	Aanleg- en gebruiksfase	Permanent
Hydrologie	Aanleg- en Gebruiksfase	Permanent
Archeologie en cultuurhistorie	Aanlegfase*	N.v.t.*
Niet-gesprongen explosieven	Aanlegfase*	N.v.t.*

* niet van toepassing = wanneer geen nadelige milieueffecten verwacht worden

4.2 Geluid

Milieueffecten

In de bestaande situatie is ter plaatse van de voorgenomen activiteit geluidsemissie van de Postweg, Molenlaan, Roggeslootweg en Vuurtorenweg. Dit doordat aan- en afrijdend bestemmingsverkeer (agrarische verkeer, bewoners, leveranciers etc.) voor geluidsemissie zorgen.

Doordat de wegas wordt verlegd en daarmee het verkeer op een grotere afstand van geluidsgevoelige objecten zal rijden, zal geluidshinder gelijk blijven en mogelijk zelfs afnemen. Daarnaast zal het verkeer makkelijker doorstromen dankzij de aanpassingen. Ook trillingen en andere geluidproducerende milieueffecten zullen daarmee afnemen. De toepassing van nieuw asfalt zal ook een geluiddempende werking hebben.

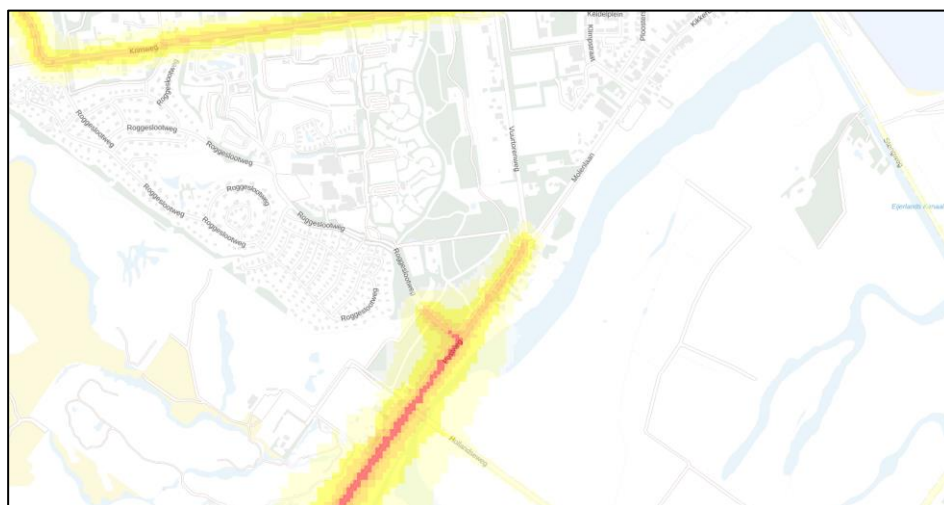
Het beoogde planvoornemen omhelst de reconstructie van de Postweg, waarmee een duurzame en veilige weg wordt gerealiseerd die naar verwachting 40 jaar mee kan.

Tijdens deze reconstructie is in de aanlegfase een geluidstoename te verwachten, om in de gebruiksfase een verbetering te bewerkstelligen op alle aspecten. De dichtstbijzijnde gevoelige objecten zijn zodanig gesitueerd (>30 meter), waardoor overlast minimaal is. Hotel Molenbos bevindt zich dichtbij de werkzaamheden op de kruising Postweg – Molenlaan. Echter worden hotels niet aangemerkt als geluidgevoelige objecten en gezien de tijdelijke aard en omvang van het project, treedt slechts kortdurende hinder op.

Beoordelingskader

Een belangrijke basis voor de ruimtelijke afweging in het kader van het aspect geluid is de Wet geluidhinder (Wgh). Deze wet biedt geluidgevoelige functies (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai door middel van zonering. In artikel 41 van de Wgh zijn categorieën aangewezen waarvoor een geluidszonering toegepast moet worden. De Wet geluidhinder treedt bij wijzigingen aan bestaande verkeerswegen onder twee voorwaarden in werking:

- als het gaat om een fysieke wijziging aan de weg;
- door de wijziging is er in het toekomstig maatgevende jaar, zonder het treffen van maatregelen, een significante toename is van de geluidsbelasting (2 dB toename). Deze laatste voorwaarde geldt per geluidsgevoelige bestemming.



Figuur 3. Wegverkeersgeluid volgens dag-avond-nachtperiode (Bron: Atlas voor de leefomgeving 2017)

Conclusie

Geluidgevoelige objecten zijn zodanig gedistantieerd dat akoestisch onderzoek ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling niet nodig is (Figuur 3). De reconstructie van de Postweg leidt uiteindelijk tot een prettigere leefomgeving: de weg wordt verlegd en het verkeer zal beter doorstromen. Daarnaast zal de toepassing van nieuw asfalt geluiddempend werken (duurzaam veilig). Hiermee staat het aspect geluid de uitvoerbaarheid van het project niet in de weg.

4.3 Verkeer en parkeren

4.3.1 Verkeer

Milieueffecten

In de huidige situatie bestaat de verkeersbeweging voornamelijk uit af- en aanrijdend bestemmingsverkeer (agrarische verkeer, bewoners, leveranciers etc.).

Het milieueffect omhelst een tijdelijke toename van het vracht- en bestemmingsverkeer ten behoeve van de geplande werkzaamheden. Afhankelijk van de beschikbare wegcapaciteit kan dit doorstromingsproblemen opleveren. Ook is verkeersveiligheid een aandachtspunt, in het bijzonder bij bebouwing en in verband met oprijdend en afslaand werkverkeer.

Als gevolg van de het milieuaspect geluid.

Voor de werkzaamheden aan de Postweg, werd in fase 1 de weg afgesloten. Doorgaand verkeer tussen Den Burg en De Cocksdorp werd omgeleid via De Waal. Aanwonenden, ondernemers, Texelaars en gasten werden via de website www.opwegnaarnoord.nl tijdig ingelicht en op de hoogte gehouden van alle omleidingen en de voortgang van de werkzaamheden. Specificatie van de te nemen maatregelen zal voor de reconstructie van fase 2 in een verkeersbesluit van de gemeente Texel ontwikkeling wordt de toegenomen verkeersdoorstroming beter en daarmee veiliger van en naar het plangebied. Met de wijziging van het tracé moet aangetoond worden dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening wat betreft de toekomstige verkeersafwikkeling. De aanleg of wijziging van een gemeentelijke weg kan van invloed zijn op de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid van omliggende functies, maar ook toe- of afname van hinder, waaronder beschreven worden. Deze zal soortgelijk zijn aan de maatregelen die genomen zijn in fase 1.

Beoordelingskader

Huidige en toekomstige verkeersstromen worden in beeld gebracht middels een verkeersmodel. Deze zal indien nodig tijdelijk opgesteld worden. Een verkeersmodel berekent de verkeersintensiteit van een bepaald wegvak op basis van kenmerken van de betreffende weg, verkeersstellingen en soms ook sociale gegevens die het reisgedrag van weggebruikers simuleren. Knelpunten wordenesignaleerd als de berekende verkeersintensiteit groter is dan de beschikbare wegcapaciteit van het betreffende wegvak. Hieraan is ook de verkeersveiligheid gerelateerd.

Conclusie

Voor fase II zal dezelfde zorgvuldigheid als in fase I worden gehandhaafd, waarbij belanghebbenden tijdig worden geïnformeerd. Daarnaast wordt de omleiding voor het doorgaande verkeer aangegeven met gele borden zoals in fase I. Bewoners kunnen altijd via een verharding op de plaats van bestemming komen. De nood- en hulpdiensten zijn geïnformeerd over de omleidingen en de beschikbare routes naar aanliggende percelen. Indien nodig, moet tijdig een tijdelijk verkeersmodel dat inzicht geeft in huidige en toekomstige verkeers- en vervoerstromen, worden opgesteld. Alleen gedurende de werkzaamheden is de verwachting dat hinder zal optreden.

4.3.2 Parkeren

Milieueffecten

In de huidige situatie zijn geen parkeermogelijkheden aanwezig aan de Postweg. De enige parkeerplaatsen zijn particuliere opritten met parkeerplaats van bewoners. Daartoe is geen effect verwacht. Het parkeerbeleid wordt niet meegenomen in de mobiliteitsmanagement, aangezien het om een reconstructie van een bestaande weg gaat en geen panden gerealiseerd worden.

Conclusie

Een verkeersplan zal in samenwerking met de aannemer dan worden opgesteld. De voorgenomen ontwikkeling heeft verder geen permanente invloed op de mobiliteit. De verbreding en reconstructie van de wegen zorgt voor een rustigere verkeersafwikkeling en dus aan een kleinere kans op incidenten en verkeersongevallen en hinder. De aanpassing zal resulteren in een verbetering van de doorstroming en betrouwbaarheid. De beoogde ontwikkeling heeft daarmee een positief effect op het aspect 'verkeer en parkeren' in de toekomstige situatie (duurzaam veilig).

4.4 Luchtkwaliteit

Milieueffecten

De aanleg of wijziging van een gemeentelijke weg kan effect hebben op de luchtkwaliteit in de omgeving. Het gaat daarbij vooral om de verslechtering van luchtkwaliteit door extra verkeer. Bij het realiseren van een nieuwe weg of aanpassing van een weg moet het effect op de luchtkwaliteit in beeld worden gebracht.

Uit de berekening met de NIBM-tool volgt dat geen significant effect te verwachten is tijdens de wijziging van de weg. De NIBM-tool is ingevuld voor een gemiddelde verkeersgeneratie van 300 voertuigbewegingen voor de aanleg (Tabel 1). Voor het jaar van planrealisatie is 2022 genomen; in dat jaar starten de werkzaamheden voor het tweede deel. Voor het aandeel van vrachtverkeer is een groot percentage (worst-case scenario) meegenomen, gezien tijdens de bouwwerkzaamheden veel aan- en afrijdend verkeer is voor o.a. materieel.

Tabel 1. Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit (bron: NIBM-tool)

Jaar van planrealisatie	2022
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	300
Aandeel vrachtverkeer	51,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	1,17
PM ₁₀ in µg/m ³	0,15
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig	

Beleidskader

De Wet Luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen kleine en grote ruimtelijke projecten. Onder kleine projecten worden projecten verstaan die de luchtkwaliteit 'niet in betekende mate' verslechteren. Deze projecten worden niet meer beoordeeld op luchtkwaliteit. Ze zijn namelijk zo klein dat ze geen wezenlijke invloed hebben op de luchtkwaliteit. Draagt een klein project niet of nauwelijks bij aan luchtverontreiniging, dan is er geen belemmering voor. Het voormalige ministerie VROM heeft de definitie van 'in betekende mate' vastgelegd in het Besluit NIBM. Projecten die de concentratie CO₂ of fijn stof met meer dan 3% van de grenswaarde verhogen, dragen in betekende mate bij aan de luchtvervuiling. De 3%-grens geldt sinds 1 augustus 2009: de datum waarop het Kabinetsbesluit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht is geworden.

Conclusie

Gezien de tijdelijke aard en omvang van het project, kan op grond van het bovenstaande geconcludeerd worden dat sprake is van een NIBM-situatie: het plan draagt niet of nauwelijks bij aan luchtverontreiniging. De bouwfase is een tijdelijke fase, waarbij in de praktijk zeker niet elke dag een vrachtwagen op de locatie aanwezig dient te zijn. Hiermee staat het aspect luchtkwaliteit de uitvoerbaarheid van het project niet in de weg.

4.5 Externe veiligheid

Milieueffecten

Het projectvoornemen is geen beperkt kwetsbaar object, hierdoor dient geen beoordeling plaats te vinden of in de nabijheid van het plangebied, Bevi-inrichtingen (of andere onderdelen van externe veiligheid) gelegen zijn die van invloed kunnen zijn op de plannen.

Beleidskader

Binnen het beleidskader externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico vormt een wettelijke norm voor bestaande en nieuwe situaties. Dit is met een risicocontour ruimtelijk weer te geven. Het groepsrisico is niet in ruimtelijke contouren te vertalen, maar wordt weergegeven in een grafiek. Hierin is weergegeven hoe groot de kans is dat een groep, met een bepaalde grootte, het slachtoffer kan worden van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Hierbij wordt getoetst aan de risicokaart, die gevaarlijke inrichtingen, transportroutes en leidingen weergeeft.

Conclusie

De provincie Noord-Holland heeft in het kader van het Interprovinciaal Overleg (IPO) een zogenoemde risicokaart ontwikkeld. Het projectgebied valt niet binnen de risicocontouren van bedrijven die gevaarlijke stoffen gebruiken, produceren of opslaan. Daarnaast zijn geen knelpunten met betrekking tot de werkzaamheden en vervoer/transport van grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen. De weg zelf is geen (beperkt) kwetsbaar object.

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering met betrekking tot de reconstructie van de weg.

4.6 Bedrijven en milieuzonering

Beleidskader

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering wordt het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen anderzijds verstaan. De doelen van milieuzonering zijn:

- Het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- Het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Conclusie

Rondom het projectgebied zijn met name agrarische landerijen/woningen gelegen en een aantal bedrijven. Het plan maakt geen nieuwe milieugevoelige functies mogelijk die een grotere bescherming noodzakelijk maken ten opzichte van de huidige functie. Het project levert geen nieuwe belemmeringen op voor gevoelige functies in de omgeving.

Het aspect bedrijven en milieuzonering staat de uitvoerbaarheid van het project niet in de weg.

4.7 Bodem en aardkundige waarden

4.7.1 Bodem

Milieueffecten

In mei 2021 is door Unihorn een onderzoek uitgevoerd aan het wegtracé en de bermen van de Postweg. In dit onderzoek is het asfalt onderzocht op teerhoudendheid, en zijn de funderingen, bermen en waterbodem plaatselijk onderzocht. Ook is zeer plaatselijk funderingsmateriaal onderzocht op de aan- dan wel afwezigheid van asbest.

Uit dit onderzoek blijkt het volgende:

- De bodemkwaliteit ter plaatse van de drie te renoveren locaties varieert tussen 'Altijd toepasbaar' en 'Industrie'. De verontreinigingen op het wegtracé betreffen voornamelijk verhoogde gehalten aan PAK, minerale olie, lood en zink;
- Bij boringen RB114, P086 en VH092 is puin aangetroffen dat op basis van het gehalte aan PAK als 'niet toepasbaar' is gekwalificeerd. Het puin uit boringen P086 en VH092 is onderzocht op asbest en daarin is een gehalte van respectievelijk 18,9 en < 2mg/kg ds aangetoond;
- Bij boring 275 is recyclinggranulaat aangetroffen. Dit is beoordeeld als 'vrij toepasbaar'.

De waterbodem is destijds niet onderzocht, maar initiatiefnemer heeft aangegeven dat de watergang ter plaatse reeds gebaggerd en gedempt is, waardoor waterbodemonderzoek niet meer noodzakelijk wordt geacht. Op alle drie de te renoveren locaties is teerhoudend asfalt in het wegtracé aangetroffen.

Beoordelingskader

Bij het ruimtelijk planproces gaat het allereerst om de vraag of het huidige of toekomstige gebruik van de bodem afgestemd kan worden op de aanwezige bodemkwaliteit. De bodemkwaliteit moet geschikt zijn voor de beoogde functie. Het bodemsaneringsbeleid is verder uitgewerkt in de Wet bodembescherming (Wbb), het Besluit Uniforme Saneringen (BUS), de Circulaire Bodemsanering en het Besluit bodemkwaliteit.

In de Wet Bodembescherming is een zorgplicht neergelegd die van toepassing is op degene die op of in de bodem handelingen verricht als bedoeld in de artikelen 6 t/m 11 Wbb. Dit betreft onder andere de volgende handelingen:

- het beïnvloeden van de bodemstructuur of de kwaliteit;
- het uitvoeren van werken;
- het transporteren;
- handelingen die het bovenstaande als nevengevolg hebben.

De wet- en regelgeving van Rijkswaterstaat stelt dat bij afwijking van het geldende bestemmingsplan, een verkennend bodemonderzoek nodig is. Bij de werkzaamheden wordt de ontgraven grond hergebruikt binnen het gebied van de geplande werkzaamheden. Voor onverdachte locaties kan dan onderbouwd worden dat een verkennend bodemonderzoek niet nodig is.

Conclusie

Bij afwijking van het vigerend bestemmingsplan is verkennend bodemonderzoek nodig. Voor onverdachte locaties kan onderbouwd worden dat een verkennend bodemonderzoek niet nodig is. Ons inziens geeft bovengenoemde onderzoek een voldoende duidelijk beeld van de bodemkwaliteit, het asfalt en de funderingen. Daarom achten wij aanvullend onderzoek niet noodzakelijk.

4.8 Flora en fauna

De Wet natuurbescherming (Wnb) ziet toe op het behoud en de versterking van de biodiversiteit. De bescherming van natuur is geregeld via gebiedsbescherming en soortenbescherming. De Wnb vormt het geldend wettelijk kader.

4.8.1 Gebiedsbescherming

Milieueffecten

Het projectgebied ligt in de nabijheid van twee Natura-2000 gebieden. Dit zijn het Waddenzee-gebied en het Duinen en Lage Land Texel-gebied. De Waddenzee ligt op circa 1,1 kilometer afstand van de planlocatie (Figuur 13) en Duinen en Lage Land Texel op circa 0,9 kilometer afstand ten westen. De Waddenzee en Duinen en Lage Land Texel maken onderdeel uit van een vogelrichtlijn- en een habitatrichtlijngebied. Deze Natura2000-gebieden zijn aangewezen voor de bescherming van enkele stikstofgevoelige habitatten.

Een deel van de werkzaamheden wordt uitgevoerd binnen de grenzen van beschermd NNN-gebied (Figuur 4). Door het uitvoeren van de werkzaamheden gaat een deel van het oppervlakte van deze gebieden verloren. Dit verlies dient gecompenseerd te worden. Dit kan door elders een natuurgebied te ontwikkelen of de verloren kwaliteit te compenseren door de kwaliteit in een huidig NNN-gebied te verhogen. In overleg met de Gemeente Texel, Staatsbosbeheer en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) is gekozen om elders een NNN-gebied te ontwikkelen. Hiervoor is in opdracht van de gemeente Texel een compensatieplan opgesteld door Smit Groenadvies (Bijlage 4).

Een verklaring van geen bedenkingen wordt medio 2022 verwacht van de provincie Noord-Holland aan de gemeente Texel, HHNK en Staatsbosbeheer ten aanzien van het voorstel van kwantitatieve en kwalitatieve NNN-compensatie.

Beleidskader

Vanuit de Wet natuurbescherming 2017 (Wnb) is het noodzakelijk om uit te sluiten dat sprake is van significant negatieve effecten van het project op Natura2000-gebieden. AERIUS is het voorgeschreven rekeninstrument dat wordt gebruikt om stikstof-depositie op lokaal niveau te berekenen. Op 1 juli 2021 trad de wet Stikstofreductie en Natuurverbetering in werking. Onderdeel van deze wet is de vrijstelling voor bouw-sloop en eenmalige aanlegactiviteiten, in het kort de bouwvrijstelling. Dit betekent in het vergunningstraject dat voor het aspect stikstof alleen nog de neerslag (depositie) in de gebruiksfase een rol speelt.

Het is niet langer nodig een activiteit met tijdelijke emissies op de lokale effecten te toetsen. In het geval van bouw, sloop en eenmalige aanleg is duidelijk dat het altijd om een tijdelijke activiteit gaat. Op tijdstip X is het bouwwerk immers gereed, gesloopt of aangelegd.

Een verklaring van geen bedenkingen (art. 2.27 Wabo) is benodigd voor het verlenen van de vergunning in verband met de (deelse) ligging van het projectgebied binnen NNN-gebied, waarvoor de provincie het bevoegd gezag is.

Conclusie

Gezien de aard en omvang van de beoogde ontwikkeling, is uit te sluiten dat een significant effect optreedt betreft stikstofdepositie in omliggende Natura-2000 gebieden. Nadat de werkzaamheden uitgevoerd zijn, is het NNN-gebied in omvang met 2.214 m² afgenomen. Deze afname wordt ruimschoots gecompenseerd in het natuurcompensatieplan (3.123 m²). De provincie dient het compensatieplan te toetsen en te accorderen. Een verklaring van geen bedenkingen zal naar verwachting medio 2022 afgegeven worden door

4.8.2 Soortenbescherming

Milieueffecten

Op 11 februari is het rapport 'quickscan flora en fauna' opgeleverd door Smit Groenadvies in opdracht van Gemeente Texel met als doel het opsporen van eventuele strijdigheden van de voorgenomen werkzaamheden met de natuurwetgeving (Bijlage 5). Hieruit is gebleken dat vliegroutes van vleermuizen, vogels met jaarrond beschermde nesten (categorie 5) en zonder jaarrond beschermde nesten worden verwacht bij het duinbos. Vissen en amfibieën, met name de beschermde rugstreeppad kan in de watergang voorkomen.

De algemene grondgebonden zoogdieren met name de beschermde noordse woelmuis kan aan de oevers van watergang voorkomen. Door de voorgenomen werkzaamheden bij de drie kruisingen worden negatieve effecten op bovenstaande soorten verwacht.

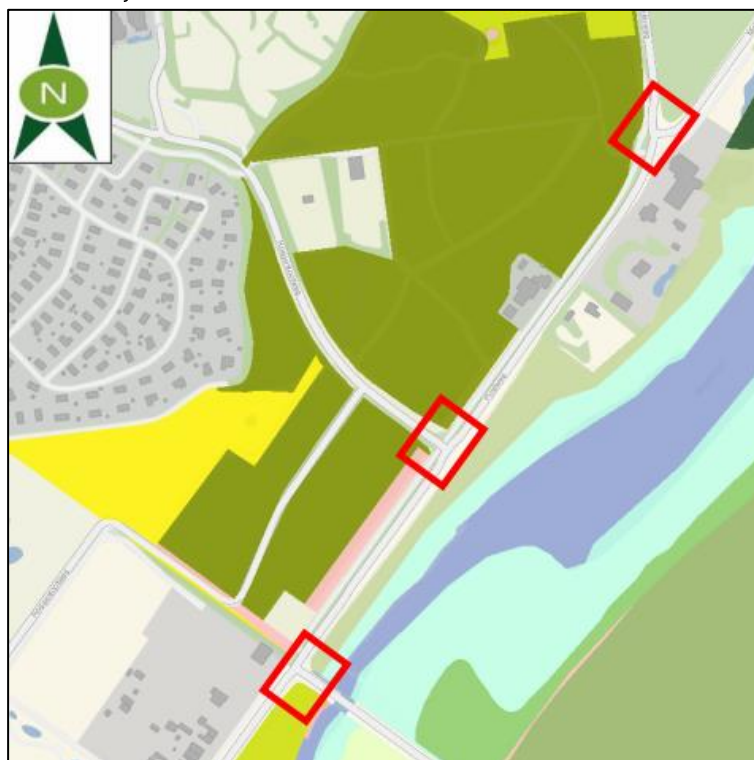
Om overtreding van Wnb te voorkomen dienen vervolgstappen te worden genomen. Er is een vergunningsverzoek in behandeling bij de omgevingsdienst Noord-Holland Noord.

Het advies is om te werken volgens de gemeentelijke gedragscode, zodat de werkzaamheden ontheffingsvrij zijn. De uitvoerder dient met een activiteitenplan te

werken. De rugstreeppad, de noordse woelmuis en broedvogels verdienen extra aandacht bij de werkzaamheden evenals alle maatregelen in het activiteitenplan hieromtrent (maatregelen als inspectie voorafgaand aan de aanlegfase, het plaatsen van een amfibieën scherm, het werken buiten de kwetsbare perioden). Er zullen ook compenserende maatregelen worden getroffen door het realiseren van enkele waterpartijen nabij de Hollandseweg voor de Noordse woelmuis.

Beleidskader

Vanuit de Wet natuurbescherming (Wnb) is bij bestendig beheer en ruimtelijke ingrepen de initiatiefnemer verplicht op de hoogte te zijn van mogelijk voorkomende beschermde natuurwaarden binnen het werkgebied. Het doel van de wet is het in stand houden van de inheemse flora en fauna. Door deze natuurwaarden voorafgaand aan het werk te onderzoeken, kan schade aan beschermde soorten worden voorkomen of beperkt. Indien schade niet te voorkomen is, is een ontheffing noodzakelijk.



Figuur 4. NNN-gebieden nabij de drie planlocaties (bron: Smit Groenadvies)

4.9 Water

Milieueffecten

In de bestaande situatie is sprake van gemeentelijke wegen, fietspaden, wegbermen en waterpartijen.

Het voornemen is om nabij de kruising van de Postweg – Hollandseweg een deel van de bestaande watergang te dempen en duikers te plaatsen / vervangen.

Het plangebied, gelegen in de gemeente Texel, valt binnen het beheergebied van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Hieronder worden de essentiële kenmerken van de bestaande situatie omschreven.

Het huidige beheer en onderhoud van de primaire watergangen ligt bij het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) en het huidige beheer en onderhoud van secundaire oppervlaktewaterlichamen ligt bij:

- buitengewoon onderhoud en baggeren: wegeigenaar;
- gewoon nat en droog onderhoud: aanliggend eigenaar.

Op 26 juli 2021 is een watervergunning verstrekt door het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Deze vergunning geldt voor de volgende werkzaamheden

- het dempen van delen van wegsloten;
- het aanpassen of plaatsen van duikers;
- het uitbreiden van het verharde oppervlak.

Beleidskader

Een watertoets is een essentieel onderdeel van ieder ruimtelijk plan. Hierbij wordt ingegaan op onder andere de beleidsuitgangspunten van het waterschap, de huidige en de toekomstige waterhuishouding in het plangebied. De planontwikkeling kan effecten hebben op de hoeveelheid verharding en het waterschap zal het plan beoordelen op haar effecten.

Het is verplicht in beeld te brengen wat de effecten van de voorgenomen activiteit op de waterhuishouding zijn. Het gaat hier zowel om de waterkwaliteit als waterkwantiteit. Het streven is er zoveel mogelijk op gericht om water (regen-, afval- en oppervlaktewater) op een goede manier in te passen in het ontwerp.

Conclusie

In juli 2021 is door het bevoegd gezag HHNK de watervergunning verleend. Dit geldt voor de voornoemde werkzaamheden ten behoeve van de reconstructie van de Postweg fase 2 Texel.

Bij de beoordeling van de vergunningaanvraag is gekeken of het uitvoeren van de aangevraagde werkzaamheden invloed heeft op de bescherming tegen het water, de kwaliteit van het water, de doorstroming van het water en de waterhoeveelheid. Hieruit is gebleken dat het projectvoornemen geen nadelig effect heeft op de door het hoogheemraadschap te beschermen belangen. De vergunning is verleend.

In Bijlage 5 zijn de eisen en voorschriften van de werkzaamheden opgenomen.

4.10 Archeologie en cultuurhistorie

4.10.1 Archeologie

Milieueffecten

De wijziging of aanleg van een weg kan effect hebben op archeologische waarden. Vaak heeft de gemeente een archeologische waardenkaart. Hierop is aangegeven of er een hoge, middelhoge of lage verwachting is op het vinden van archeologische resten.

Beleidskader

Sinds 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. Op grond van de Erfgoedwet is iedere gemeente verplicht aandacht te besteden aan de archeologie op haar grondgebied en dit te verwerken in bestemmingsplannen en andere ruimtelijke instrumenten.

Met betrekking tot de aardkundige waarden is de Omgevingsverordening Noord-Holland en het gemeentelijk Bestemmingsplan Buitengebied het toetsingskader. In de Omgevingsverordening Noord-Holland zijn de beschermde aardkundig waardevolle gebieden aangewezen. In het bestemmingsplan kunnen voorschriften gesteld zijn met betrekking tot handelingen op gronden met aardkundige waarden. Concreet betekent dit dat het afgraven, verlagen, egaliseren of ophogen van de bodem in gebieden met de aanduiding aardkundige waarden niet zondermeer is toegestaan en dat overige grondwerkzaamheden die de waterhuishouding kunnen beïnvloeden of de bodemstructuur en het reliëf kunnen aantasten omgevingsvergunningplichtig zijn voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden.

Conclusie

Er is geen archeologische dubbelbestemming toegekend aan het plangebied in het vigerend bestemmingsplan, derhalve is geen archeologisch onderzoek benodigd. Het aspect archeologie staat de uitvoerbaarheid van het project niet in de weg.

4.10.2 Cultuurhistorie

Milieueffecten

Ten behoeve van de voorgenomen activiteit zal gegraven worden en zal de bodem worden geroerd. Hierdoor zouden archeologische en cultuurhistorische elementen kunnen worden aangetast. Het projectgebied ligt binnen het landelijk gebied. In de nabijheid ligt geen gemeentelijk-, provinciaal- of rijksmonument.

Beleidskader

In september 2009 overhandigden de ministers van toenmalige ministeries Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg (MoMo) aan de Tweede Kamer. Door middel van de MoMo had de minister tot doel een aantal veranderingen door te voeren in de monumentenzorg:

- Het stimuleren en ondersteunen van gebiedsgericht werken;
- Het belang van cultuurhistorie laten meewegen in de ruimtelijke ordening;
- Het formuleren van een visie op erfgoed en het verminderen van de administratieve lastendruk.

Als gevolg van de MoMo zijn het Besluit ruimtelijke ordening en de Monumentenwet op 1 januari 2012 aangepast. Belangrijkste gevolgen zijn de plicht voor gemeenten om bij het opstellen van bestemmingsplannen rekeningen te houden met de aanwezige cultuurhistorische waarden en het vergroten van vrijstellingen van de vergunningplicht voor eigenaren van monumentale gebouwen.

Conclusie

Cultuurhistorie is een breed begrip. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om beschermde stads- en dorpsgezichten, monumenten, en landschappelijke waarden. Uitgangspunt hierbij is het voorkomen van aantasting van de cultuurhistorische waarden.

De omgevingsverordening geeft aan het projectgebied binnen het landelijk gebied ligt, en onderdeel is van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), namelijk het polderlandschap Texel. De ruimtelijke kwaliteit is gebaat bij het behouden van het open karakter van het gebied. Echter maken de nieuwere aandijkingen deel uit van een modern landschap, waardoor ook de meeste plaats is voor vernieuwing. Daarnaast heeft de verbreding en reconstructie van de wegen geen effect op de oude getijdegeulen (Roggesloot).

4.11 Niet-gesprongen explosieven

Als gevolg van de oorlogshandelingen in de Tweede Wereldoorlog zijn er in ons land niet tot ontploffing gekomen explosieven (NGE) achtergebleven. Om diverse redenen (bijvoorbeeld veiligheid en gebiedsontwikkeling) kan de noodzaak ontstaan om deze NGE op te sporen en te ruimen. De gemeente Texel heeft geen risicokaart van niet gesprongen explosieven laten maken. Er zullen geen diep bodemroerende werkzaamheden plaatsvinden, de algemene zorgplicht dient ten alle tijden in acht te worden genomen.

Conclusie

Het aspect niet gesprongen explosieven staat de uitvoerbaarheid van het project niet in de weg.

5

Conclusie

5.1 Beoordelingsgrondslag

De voorgenomen activiteit omvat het renoveren van een wegtracé met een totale lengte van 600 meter. Daarmee ligt de reconstructie van de Postweg qua omvang van de werkzaamheden ruim onder de drempelwaarde. Op basis van de kenmerken genoemd in Bijlage III van de Europese richtlijn 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten', geldt geen m.e.r.-beoordelingsplicht, maar moet wel gemotiveerd worden waarom dit niet noodzakelijk is. In voorliggende m.e.r.-beoordeling zijn voor de relevante aspecten de milieueffecten van de voorgenomen activiteit – de beoogde situatie – beoordeeld ten opzichte van de bestaande situatie. De relevante milieuaspecten zijn bepaald naar de kenmerken en de locatie van de voorgenomen activiteit wat betreft emissies en ruimtelijke consequenties. De relevant geachte milieuaspecten zijn geluid, verkeer, bodem & water, archeologie & cultuurhistorie en flora & fauna.

5.2 Wel of geen MER-plicht

Middels voorliggende m.e.r.-beoordeling zijn de verwachte milieueffecten van de voorgenomen activiteit overeenkomstig de beoordelingscriteria van bijlage III bij de Europese richtlijn 85/337/EEG (gewijzigd bij richtlijn 97/11/EG en richtlijn 2003/35/EG) 'Betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten' in beeld gebracht. Uit deze effectbeoordeling blijkt dat geen significant negatieve milieueffecten te verwachten zijn bij uitvoering van de voorgenomen activiteit, dat wil zeggen het renoveren van de Postweg en bijbehorende bermen, fietspaden en waterpartij 'De Roggesloot' te Texel. Dit geldt zowel wat betreft de kenmerken, de locatie als voor het potentieel effect. De algehele conclusie is dan ook dat geen m.e.r.(-beoordeling) noodzakelijk is.

Bijlagen

- Bijlage 1. Drempelwaarde besluit m.e.r.
- Bijlage 2. Criteria M.E.R.-beoordeling
- Bijlage 3: Ontwerptekeningen postweg
- Bijlage 4. compensatieplan
- Bijlage 5. Quicksan flora en fauna

BIJLAGE 1 DREMPELWAARDEN BESLUIT M.E.R.

Categorie	Kolom 1 Activiteiten	Kolom 2 Gevalen	Kolom 3 Plannen	Kolom 4 Besluiten
<i>Bijlage C Activiteiten, plannen en besluiten waarbij het maken van een milieueffectrapportage verplicht is</i>				
C 16.1	De ontginning dan wel wijziging of uitbreiding van de ontginning van steengroeven of dagbouwminen, met inbegrip van de winning van oppervlaktedelfstoffen uit de landbodem, anders dan bedoeld in categorie 16.2 of 16.4 van onderdeel C van deze bijlage.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een terreinoppervlakte van meer dan 25 hectare.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	Het besluit, bedoeld in artikel 3 van de Ontgrondingenwet.
<i>Bijlage D Activiteiten, plannen en besluiten waarop de procedure in de artikelen 7.16 tot en met 7.20 van de Wet milieubeheer van toepassing is</i>				
D 16.1	De ontginning dan wel wijziging of uitbreiding van de ontginning van steengroeven of dagbouwminen, met inbegrip van de winning van oppervlaktedelfstoffen uit de landbodem, anders dan bedoeld onder D 16.2.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een terreinoppervlakte van 12,5 hectare of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2, en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en de plannen, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	Het besluit, bedoeld in artikel 3 van de Ontgrondingenwet.

Opmerkingen bij de tabel:

- Voor deze tabel is uitgegaan van de tekst van het Besluit m.e.r.;
- Voor de plannen genoemd in kolom 3 van de C-lijst en kolom 3 van de D-lijst, moet een plan-m.e.r. worden gemaakt, mits het plan kaderstellend is voor een later te nemen besluit uit kolom 4 van de C 16.1 of D 16.1;
- Voor het besluit dat als eerste voorziet in de activiteit en dat staat genoemd in kolom 4 van de C-lijst, geldt de plicht om een besluit-m.e.r. te maken;
- Voor het besluit dat als eerste voorziet in de activiteit en dat staat genoemd in kolom 4 van de D-lijst, moet beoordeeld worden of een besluit-m.e.r. moet worden gemaakt (m.e.r.-beoordeling).

BIJLAGE 2 CRITERIA M.E.R.-BEOORDELING

Afgeleid van bijlage III van de EU richtlijn m.e.r. (EEG richtlijn 85/337/EEG gewijzigd bij richtlijn 97/11/EG en richtlijn 2003/35/EG) gelden de volgende beoordelingscriteria voor een m.e.r.-beoordeling.

1. Kenmerken van de projecten

Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- De omvang van het project;
- De cumulatie met andere projecten;
- Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen;
- De productie van afvalstoffen;
- Verontreiniging en hinder;
- Risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.

2. Plaats van de projecten

Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- Het bestaande grondgebruik;
- De relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied;
- Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden:
 1. wetlands;
 2. kustgebieden;
 3. berg- en bosgebieden;
 4. reservaten en natuurparken;
 5. gebieden die in de wetgeving van lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; speciale beschermingszones door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG (= Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (= Habitatrichtlijn);
 6. gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden;
 7. gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid;
 8. landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.

3. Kenmerken van het potentiële effect

Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen:

- Het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking);
- Het grensoverschrijdende karakter van het effect;
- De waarschijnlijkheid van het effect;
- De duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.



PROMMENZ

Harmenkaag 11
1741 LA SCHAGEN
0224-299346

info@prommenz.nl
www.prommenz.nl