

Provincie Noord-Holland

Houtplein 33
2012 DE HAARLEM

Postadres
Postbus 200
1790 AE Den Burg

Bezoekadres
Emmalaan 15
1791 AT Den Burg

T 14 0222
F 0222 - 362287
E gemeente@texel.nl
I www.texel.nl

Zaaknummer 3401478
Uw aanvraag 15 december 2023

Contactpersoon
Telefoonnumme
E-mailadres

Onderwerp Besluit
omgevingsvergunning
reconstructie T-kruising
Redoute Pontweg

Verzenddatum 3 januari 2025

Geachte heer ,

Wij hebben van u, via RHO-adviseurs voor leefruimte BV, een aanvraag voor een omgevingsvergunning met de activiteiten: *handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening, werk of werkzaamheden uitvoeren* en *weg aanleggen of veranderen* ontvangen. De aanvraag gaat over Herinrichting kruising N501 Redoute aan Pontweg - Redoute in Den Burg.

Besluit

Wij besluiten de omgevingsvergunning voor de activiteiten: *werk of werkzaamheden uitvoeren, handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening* en *weg aanleggen of veranderen* te verlenen. Het besluit is genomen op grond van artikel 2.1, lid 1, sub c, juncto artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). De gewaarmerkte stukken en bijlagen maken deel uit van deze omgevingsvergunning.

Overwegingen

- De aanvraag gaat over het aanpassen van de T-kruising Redoute-Pontweg. Hier wordt een fietsveilige oversteek gerealiseerd.
- De aanvraag voldoet aan de indieningsvereisten uit de Regeling omgevingsrecht.

Bestemmingsplan

De T-kruising Redoute - Pontweg ligt binnen de grenzen van het bestemmingsplan Buitengebied Texel 2013. De huidige weg en het fietspad liggen binnen de bestemming 'Verkeer'. De voorgenomen ontwikkeling vindt voor een deel plaats buiten de bestemming 'Verkeer', binnen de bestemmingen 'Agrarisch - Oude Land' en 'Water'. Binnen deze bestemmingen zijn er geen mogelijkheden voor infrastructurele voorzieningen. Verder gelden hier ook nog de dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie 4' en 'Waterstaat - Waterkering'.

Afwijken van het bestemmingsplan

- In de regels van het bestemmingsplan Buitengebied Texel 2013 en de reparatieplannen hierop zijn geen afwijkingsbevoegdheden of wijzigingsbevoegdheden opgenomen die de aanpassing van de T-kruising mogelijk maken. Er kan alleen met toepassing van de uitgebreide afwijkingsprocedure medewerking worden verleend.

Waarom medewerking aan de uitgebreide afwijkingsprocedure?

Bij de aanvraag omgevingsvergunning is een ruimtelijke onderbouwing aangeleverd. Op basis van deze ruimtelijke onderbouwing, inclusief diverse onderzoeken, kan geconcludeerd worden dat de aanpassing van de T-kruising geen nadelige gevolgen heeft, maar juist zorgt voor een betere en veiligere situatie. De aanpassing aan de T-kruising is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Het Programma provinciale fietsknelpunten is opgesteld naar aanleiding van het rapport van de Fietzersbond, waarin alle knelpunten op het fietsnetwerk van de provincie Noord-Holland zijn geïnventariseerd. Op basis van dit rapport zijn er door de provincie 14 fietsknelpunten geselecteerd. De T-kruising Redoute-Pontweg is aangemerkt als een fietsknelpunt omdat er op dit moment geen voorziening is om het langzaam verkeer te begeleiden om de Pontweg over te kunnen steken. Vanuit verkeersveiligheid is de huidige situatie niet meer gewenst en is nu de aanvraag omgevingsvergunning ingediend de T-kruising te herinrichten zodat een veiligere kruising en een fietsvriendelijke oversteek wordt gerealiseerd.

Verklaring van geen bedenkingen

- Het gaat hier om een zaak als vermeld in artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 3 van de Wabo. De omgevingsvergunning wordt niet verleend nadat een daarbij aangewezen bestuursorgaan heeft verklaard dat het daartegen geen bedenking heeft. In dit geval is op grond van artikel 2.27 van de Wabo, juncto artikel 6.5, lid 1 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) een verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad nodig.
- De gemeenteraad heeft op 20 maart 2024 besloten een ontwerpverklaring van geen bedenkingen ter inzage te leggen.
- Op basis van het raadsbesluit van 20 maart 2024 wordt de ontwerpverklaring van geen bedenkingen als vastgesteld aangemerkt als er geen zienswijzen worden ingediend.
- De bevoegdheid om op omgevingsvergunningaanvragen te beslissen is gemandateerd aan de teamleider Vergunningen, Toezicht & Handhaving.

Procedure

We hebben de in artikel 3.10 van de Wabo omschreven uitgebreide procedure gevolgd. Het ontwerpbesluit omgevingsvergunning en de verklaring van geen bedenkingen zijn volgens de uitgebreide voorbereidingsprocedure, bepaald in de Algemene wet bestuursrecht gepubliceerd en voor 6 weken ter inzage gelegd met ingang van 16 april tot en met 28 mei 2024. Tijdens deze inzagetermijn is op 26 mei 2024 één zienswijze ingediend tegen de ontwerp omgevingsvergunning. De zienswijze is op 17 december 2024 ontvankelijk en deels gegrond verklaard voor wat betreft de inrichting van de kruising. Op basis van de aangepaste inrichtingstekening is besloten de omgevingsvergunning gewijzigd te verlenen. De aanpassingen betreffen het handhaven van de bestaande maximumsnelheid van 80 km/uur, geen verhoogde plateau's en een minimale ruimte voor de fietsers op de middengeleider van 2,50 meter. De tekeningen zijn hierop aangepast. De volledige beoordeling van de zienswijze is opgenomen in bijlage 1 bij dit besluit.

Aandachtspunt

Voor de activiteiten: *handelingen met gevolgen voor beschermde plant- en diersoorten* en *handelingen met gevolgen voor beschermde natuurgebieden* is op 3 april 2024 apart een aanvraag ingediend bij de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord voor een vergunning op basis van de Wet natuurbescherming. Ook is apart een watervergunning aangevraagd bij het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. U kunt de genoemde werkzaamheden pas uitvoeren op het moment dat u in het bezit bent van alle benodigde vergunningen.

Gewaarmerkte stukken

Bijlage 1/4	Beoordeling zienswijze.
Bijlage 2/4	Tekening.
Bijlage 3/4	Ruimtelijke onderbouwing.
Bijlage 4/4	Verklaring van geen bedenkingen.

Kosten

Op grond van de legesverordening 2023 zijn de leges € xxxx,xx. U ontvangt hiervoor een factuur.

Beroep

Tegen het besluit kan gedurende een termijn van 6 weken beroep worden ingesteld, met ingang van de dag nadat het besluit ter inzage is gelegd door:

- degenen die zienswijzen hebben ingebracht tegen het ontwerpbesluit;
- de adviseurs die gebruik hebben gemaakt van de mogelijkheid advies uit te brengen over het ontwerpbesluit;
- belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten geen zienswijzen te hebben ingebracht tegen het ontwerpbesluit.

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na afloop van de beroepstermijn tenzij gedurende die termijn beroep is ingesteld en een verzoek om voorlopige voorziening is gedaan. Als er een verzoek om voorlopige voorziening is gedaan, treedt het besluit niet eerder in werking nadat op het verzoek is beslist.

Een beroepschrift kan in 2-voud worden ingediend bij de Rechtbank Noord-Holland, Postbus 251, 1800 BG Alkmaar. Een verzoek om voorlopige voorziening kan worden ingediend bij de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Noord-Holland, Sector

Zaaknummer 3401478

Bestuursrecht, Postbus 1621, 2003 BR Haarlem. Van de indiener van een dergelijk verzoekschrift wordt een bedrag aan griffierechten geheven.

Met vriendelijke groet,

namens burgemeester en wethouders van Texel,

de heer
teamleider Vergunningen, Toezicht & Handhaving a.i.

Bijlage 1:

De ingediende zienswijze

Een aantal omwonenden heeft op 26 mei 2024 een zienswijze ingediend tegen de plannen. Deze zienswijze is tijdig ingediend en ontvankelijk. De inhoud van de zienswijze gaat over:

- Het nut van de wijzigingen op de T-kruising, er wordt hier niet zoveel overgestoken door fietsers volgens de indieners;
- Eventuele toename van geluidsoverlast doordat de weg dichterbij de woningen komt en er sprake is van een plateau waar afgeremd wordt.

Behandeling van de zienswijze

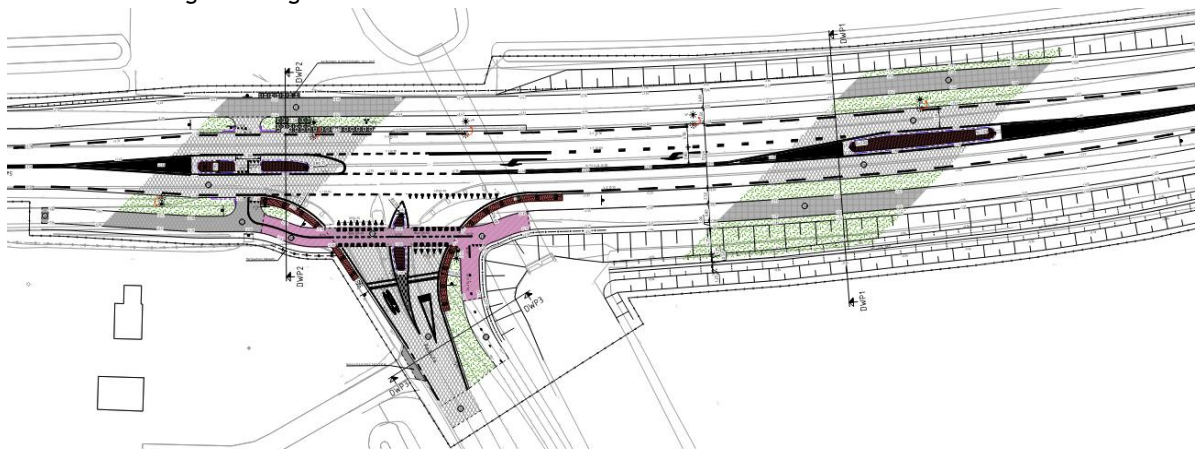
De zienswijze is doorgezonden naar de provincie voor een reactie. Op 13 juni 2024 heeft overleg plaatsgevonden tussen het projectteam van de provincie en omwonenden. Daarbij kwam naar voren dat het toepassen van plateaus en eventuele gevolgen voor geluid en trilling de grootste zorg bij de bewoners was. De provincie heeft hierop besloten het ontwerp aan te passen en door te voeren in het ontwerp. De aanpassingen in het ontwerp zijn:

- Handhaven snelheid van 80km/u in plaats van verlagen van de snelheid ter plaatse van de fietsoversteek naar 50 km/uur.
- Niet toepassen van plateaus.

Deze keuze is tot stand gekomen op basis van de volgende overwegingen:

- Er zijn geen alternatieven gevonden waarbij de kruising kan worden ingericht volgens richtlijnen 50km/u zonder dat er plateaus worden toegepast.
- Uit de bij de provincie bekende data blijkt dat er over het algemeen (V85-waarde) niet te hard (harder dan 80 km/u) wordt gereden op de kruising. De V85-waarde geeft de snelheidswaarde aan die door 85% van de voertuigen niet overschreden wordt en is in de verkeerskunde een algemene waarde om snelheidsdata te interpreteren.
- Door het toepassen van een linksaf vak voor gemotoriseerd verkeer vanaf Den Burg en het toepassen van een fietsoversteek met midden geleider wordt de kruising veiliger waardoor de doelstelling van het project wordt behaald.

Nieuwe inrichtingstekening



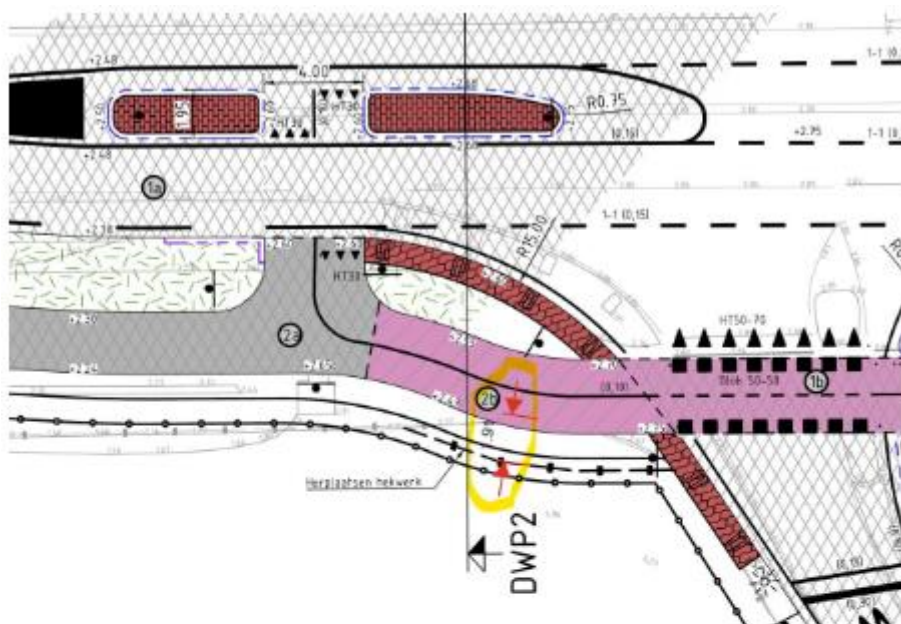
Door de provincie is ook een reactie gegeven over de overige onderwerpen van de zienswijze:

Geluidsoverlast en luchtkwaliteit

Bewoners geven aan dat het voorgestelde plan de kruising nog dichterbij de woningen brengt en

maken zich zorgen over de gevolgen voor geluid. De weg komt door het toepassen van een middengeleider circa 1,50 meter dichterbij de woningen te liggen. Zie bijlage 1. Dit betekent dat er in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) sprake is van een fysieke wijziging van de bestaande weg. Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh, Indien als gevolg van deze veranderingen de geluidbelasting met 2 dB of meer toeneemt ten opzichte van de heersende situatie. De kruising komt 1,5 meter dichterbij de woningen te liggen, maar dit is verwaarloosbaar. Door de realisatie van de middengeleider komt één rijstrook dichterbij de woningen te liggen. Die andere rijstrook komt 1,5 meter verder van de woning te liggen. Het effect zal dan ook beperkt zijn. Daarnaast zorgt de voorgenomen herinrichting niet voor meer verkeersgeneratie. Uit de verkeersprognoses blijkt dat er sprake kan zijn van autonome groei maar ook dit effect zal beperkt zijn. Een toename van de geluidsbelasting van 2 dB op de bestaande woningen is daarom niet aannemelijk. Er is daarom geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh.

Daarnaast wordt aangegeven dat er bomen gesnoeid moeten worden voor de wijzigingen aan de kruising. Voor de aanleg van het fietspad moet mogelijk een klein deel van het bosschage worden gesnoeid. Het hekwerk wordt hier ongeveer 2 meter opgeschoven. Zie de situatietekening op de volgende pagina.



Uitsnede ontwerp met afstand (1,91m) waarover het hekwerk wordt verschoven



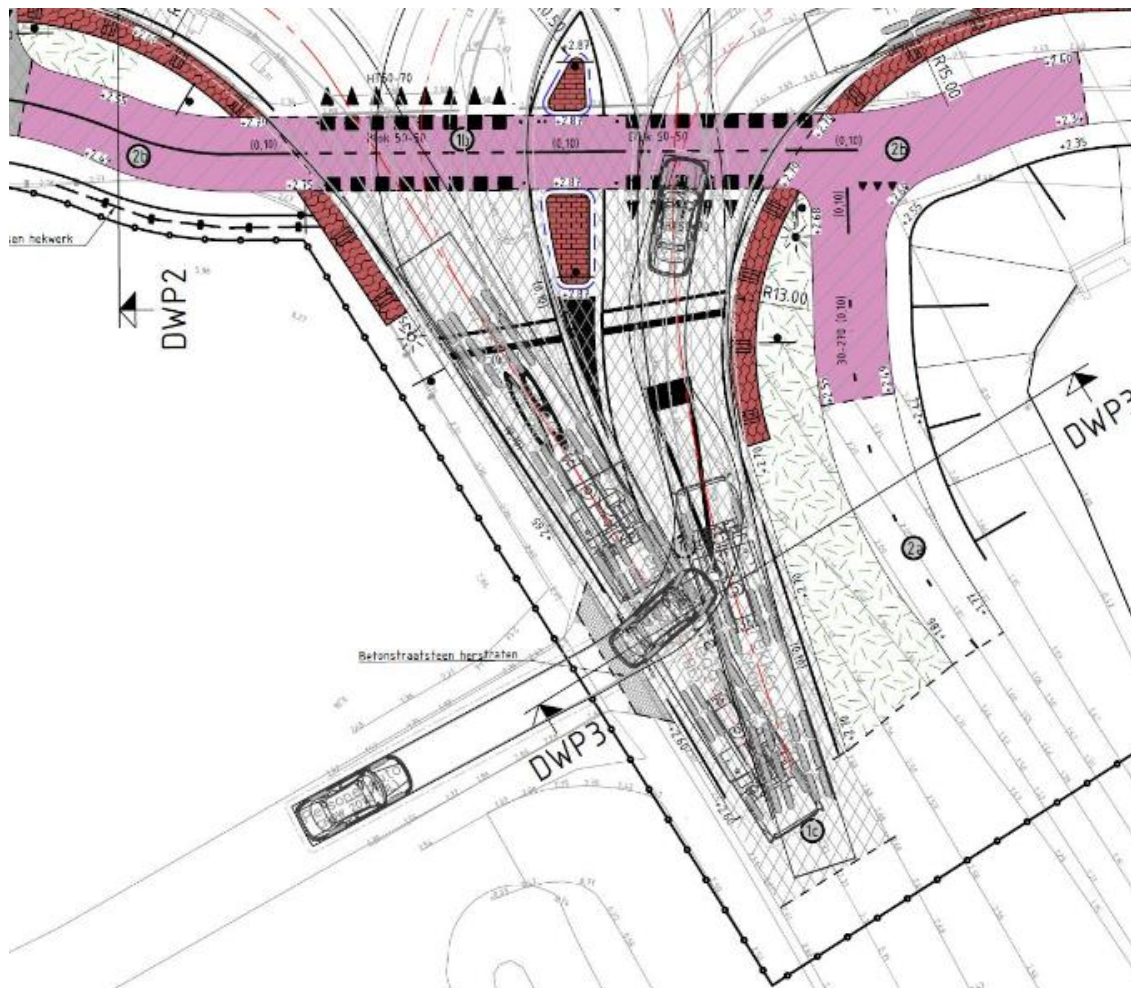
Situatie begroeiing hekwerk juli 2021

Daarnaast zijn er zorgen over geluidsoverlast ten gevolge van extra belijning, het toepassen van rammelstroken en verkeersplateaus. Er worden geen plateaus meer toegepast. Ook wordt er geen extra rammelstrook toegepast. Zodoende is toename van geluid als gevolg van het toepassen van belijning niet van toepassing.

Ook zijn er zorgen over toename van geluid en uitstoot ten gevolge van extra optrekkend en remmend verkeer doordat de snelheid verlaagd wordt. De snelheid blijft gehandhaafd op 80 km/u. Er is geen sprake van extra optrekkend en remmend verkeer ten opzichte van de huidige situatie. Conclusie: Deze effecten zijn dusdanig beperkt dat er geen reden is vanwege bovengenoemde tot een ander besluit te komen voor de provincie, anders dan de al voorgenomen wijzigingen van het ontwerp waarbij het plateau komt te vervallen en de snelheid op 80 km/u blijft.

Verkeersveiligheid

Bewoners geven aan zorgen te hebben over de manier waarop verkeer vanaf de Pontweg de Redoute oprijdt en het veilig kunnen gebruiken van de oprit. Daarnaast geven bewoners aan dat door de aanpassingen de kruising dichterbij de oprit komt te liggen wat zorgt voor meer gevaarlijke situaties. De kruising komt ca 1,5 meter dichterbij de inrit te liggen doordat er een middengeleider wordt toegepast. De verkeerskundige van de provincie heeft de situatie beoordeeld en komt tot de conclusie dat het effect van deze wijzigingen op de veiligheid voor het in- en uitrijden van de oprit minimaal is. Uitgaande van een snelheid van 15 km/u voor een afslaand voertuig, dan zou theoretisch gezien het voertuig 0,30 seconde eerder bij de uitrit zijn. Bij een gemiddelde snelheid tussen rijbaan en uitrit van 20 km/u doet een voertuig in de huidige situatie er 5,8 seconde over om bij de uitrit te komen en dat wordt dan dus in de nieuwe situatie 5,5 seconde. De vraag is of deze 5,5 seconde voldoende is om de afslaande beweging vanuit de uitrit te maken. In de richtlijnen worden alleen waarden vermeld bij een zijweg aansluitend op een 80 km/u weg en deze waarden bedragen tussen de 5 en 7 seconden. Dus de waarde in de huidige 5,5 seconde ligt in deze waarden en lijken daarom voldoende om de afslaande beweging veilig te kunnen maken. Bovendien is het verschil met de huidige situatie slecht 0,30 seconde en is de snelheid op de Redoute geen 80 km/u. De situatie wordt hierdoor dus niet onveiliger. De provincie heeft naar aanleiding van eerder geuite zorgen van bewoners ook een check gedaan op het kunnen gebruiken van de oprit. Zie op onderstaande situatietekening.



Bewoners hebben aangegeven dat ze niet begrijpen waarom de kruising moet worden aangepast, vooral omdat er volgens hen weinig fietsverkeer is en de huidige situatie veilig lijkt voor fietsers. De reden voor de herinrichting van het kruispunt Pontweg - Redoute is, omdat de huidige inrichting niet voldoet aan de criteria van Duurzaam Veilig. Deze criteria vereisen dat de infrastructuur zo is ontworpen dat er geen kans is op ernstige ongevallen. Momenteel is er geen aparte oversteek voor (brom)fietsers, waardoor zij over het kruispunt moeten oversteken via twee rijstroken. Dit vergroot de kans op aanrijdingen, omdat verkeer uit verschillende richtingen kan komen. Daarnaast ontbreekt een linksaf-vak voor verkeer dat linksaf wil slaan, wat kan leiden tot kop-staartbotsingen. De nieuwe inrichting zal dit verbeteren door een linksaf-vak en een aparte fietsoversteek met een midden geleider toe te voegen. Hierdoor kunnen (brom)fietsers gefaseerd en veiliger oversteken. Deze aanpassingen zijn geheel in lijn met de principes van Duurzaam Veilig.

Bewoners hebben verder bezorgdheid geuit over de geplande oversteek, omdat deze zich net na het hoogste punt van de kruising lijkt te bevinden, wat volgens hen het zicht richting Den Burg zou verminderen. In werkelijkheid is de oversteek echter juist op het hoogste punt van de kruising gepland, waar goed zicht is voor zowel fietsers die willen oversteken als voor het verkeer van en naar Den Burg. Sommige bewoners zijn ook bezorgd dat wachtend verkeer het zicht voor wachtende fietsers kan blokkeren.

Bovendien geven ze aan dat afslaand verkeer vanaf de Redoute naar de Pontweg vanuit de achterzijde komt voor de fietsers, wat gevaarlijke situaties kan opleveren. De provincie ziet deze zorgen anders. Er is bij het ontwerp van de nieuwe kruising rekening gehouden met voldoende

zichtlijnen, zodat wachtend verkeer het zicht op de fietsers niet wordt geblokt. Daarnaast is er aandacht besteed aan de positionering van de oversteekpunten, zodat ook het verkeer dat vanaf de Redoute de Pontweg oprijdt, goed zichtbaar is voor fietsers. Volgens de provincie minimaliseren deze maatregelen het risico op gevaarlijke situaties.

Beoordeling aangedragen alternatief

Als alternatief hebben bewoners voorgesteld om het fietspad vanaf de boot tot aan de rotonde bij de Emmalaan geschikt te maken voor tweerichtingsverkeer. Dit zou echter vereisen dat het fietspad over de gehele lengte wordt verbreed om te voldoen aan de richtlijnen voor een tweerichtingsfietspad. Deze oplossing zou aanzienlijk duurder en complexer zijn en staat niet in verhouding tot het doel van dit project. De provincie beschouwt dit alternatief dan ook als niet haalbaar.

Effecten Natura-2000:

Bewoners geven aan dat het hen verbaast dat er voor deze werkzaamheden geen nadelige effecten hebben op een Natura-2000 gebied. Om te bepalen of er sprake is van negatieve effecten op Natura-2000 gebieden is gebruik gemaakt van een berekening doormiddel van een AERIUS-calculator. Uit deze berekening blijkt dat er geen stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jr. is. Op basis van de berekening zijn significante negatieve effecten op het Natura 2000-gebied in de aanlegfase van de weg uitgesloten. De beoogde herontwikkeling is daarom uitvoerbaar in het kader van de Wet natuurbescherming.

Beoordeling van de aanpassing door gemeentewerken

Door gemeentewerken is de aanpassing van de inrichting ook beoordeeld. De conclusie is dat de maatvoering van de middengeleider aan de krappe kant is en daardoor te weinig ruimte voor het opstellen van fietsers daar. De inrichtingstekening moet worden aangepast zodat er een duidelijke middengeleider van een breedte van minimaal 2,50 meter aanwezig is waar fietsers zich veilig kunnen opstellen.

Conclusie:

De provincie, als eigenaar van de weg en de indiener van de aanvraag omgevingsvergunning, heeft de zienswijze uitgebreid beoordeeld en is in gesprek geweest met de omwonenden. Hieruit zijn enkele aanpassingen in het ontwerp doorgevoerd om bezwaren weg te nemen. Dit heeft echter nog niet geleid tot het intrekken van de zienswijze. De bewoners zijn niet overtuigd van de noodzaak van de aanpassing. Daarop heeft de provincie de volledige zienswijze beoordeeld. Conclusie is dat de zienswijze niet leidt tot een verdere aanpassing van de plannen. Door de gekozen wijze van inrichting ontstaat er een veiligere situatie ter plaatse die niet leidt tot een toename van geluidsoverlast of andere nadelige gevolgen voor de omwonenden. Het voorstel is dan ook om de omgevingsvergunning gewijzigd te verlenen. Daarbij geldt de voorwaarde dat uit de inrichtingstekening duidelijk blijkt dat hier een ruime middengeleider van minimaal 2,50 meter aanwezig is waar fietsers veilig kunnen staan.

Raadsbesluit

Zaaknummer 3404766

Verklaring van geen bedenkingen voor de aanvraag omgevingsvergunning aanpassing T-kruising Pontweg - Redoute

Doelenboom

2 Goede bereikbaarheid

De raad van de gemeente Texel:

gelezen het advies van burgemeester en wethouders;

gehoord de raadscommissie;

Gelet op

- Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
- Bestemmingsplan Buitengebied Texel 2013 en reparatieplannen Buitengebied Texel

Overwegende

- Dat op basis van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, artikel 2.27 voor dit project een verklaring van geen bedenkingen noodzakelijk is;
- Dat het plan is voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing waarmee is aangetoond dat deze ontwikkeling niet leidt tot een aantasting van de omgeving;
- Dat met de aanpassing van de T-kruising hier een veiligere situatie ontstaat voor fietser en auto.

Besluit

1. Kennis te nemen van het voorgenomen besluit van het college om mee te werken aan het aanpassen van de T-kruising Redoute /Pontweg;
2. Een ontwerpverklaring van geen bedenkingen vast te stellen en ter inzage te leggen voor de aanvraag omgevingsvergunning;
3. Als er geen zienswijzen tegen de ontwerpverklaring van geen bedenkingen wordt ingediend, deze aan te merken als een vastgestelde verklaring van geen bedenkingen.

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 20-03-2024,

De griffier,

De voorzitter,

Bijlagen

1. Aanvraag
2. Herinrichting kruising N501 Redoute
3. Notitie kruispunt N501 Redoute
4. Ruimtelijke onderbouwing Redoute