

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



# 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<sup>e</sup> eeuw begon men met de aanleg van aandijkingen. Mede door deze ingrepen, heeft het eiland haar huidige vorm gekregen.

Vanaf de 15<sup>e</sup> 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 ónder 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**

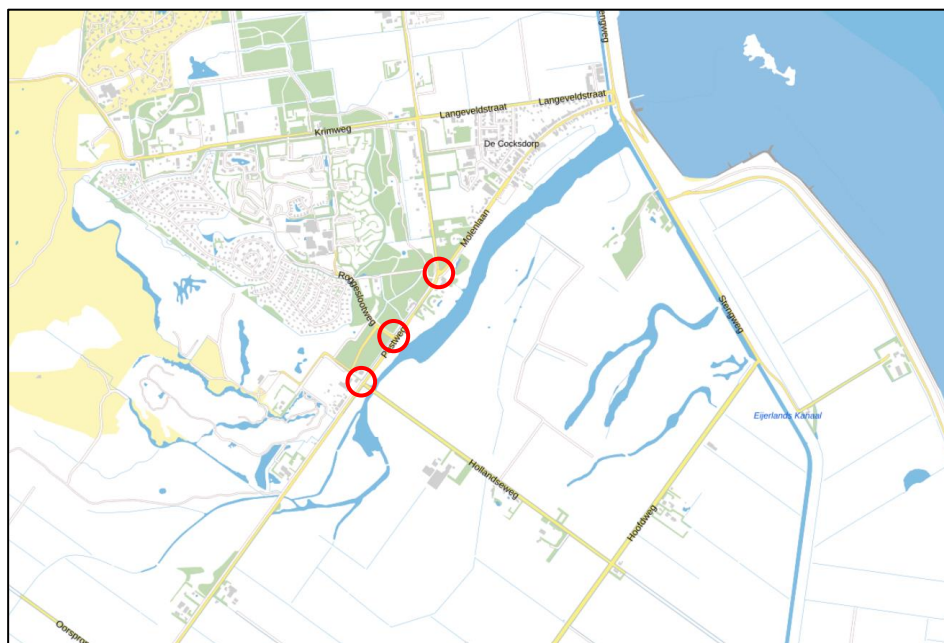
De planlocaties zijn gelegen tussen de brandweerkazerne aan de Postweg 211 en hotel Molenbos aan de Postweg 226 (Figuur 2). Het plangebied betreft de gemeentelijke weg 'Postweg' inclusief de naastgelegen fietspaden, wegbermen en waterpartij 'De Roggesloot'. Het projectgebied is gelegen in gemeente Texel 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.

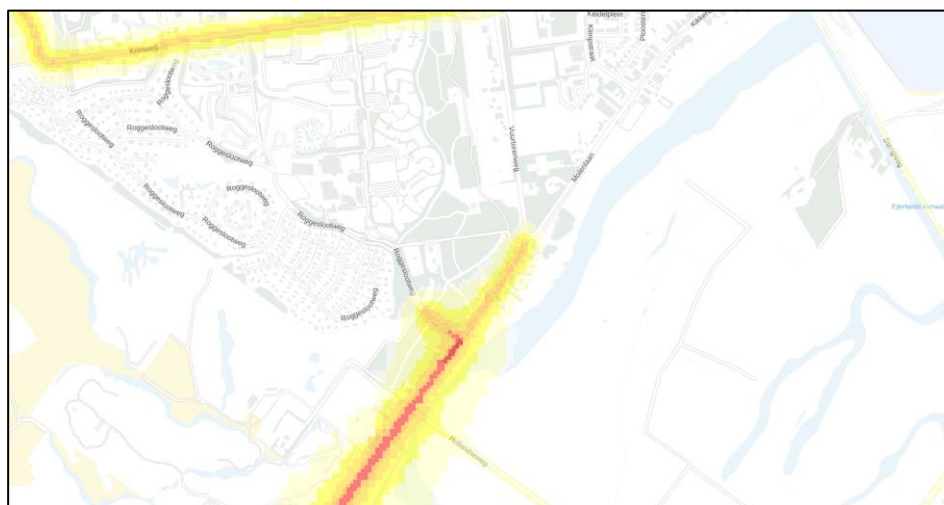
Het beoogde planvoornemen omhelst de reconstructie van de Postweg, waarmee een duurzame en veilige weg wordt gerealiseerd die naar verwachting 40 jaar mee kan.

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 geluidgevoelige 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](http://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 worden gesignaleerd 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 <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>	<b>1,17</b>
	PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>	<b>0,15</b>
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m <sup>3</sup>		1,2
<b>Conclusie</b>		
<b>De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig</b>		

#### 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 CO<sub>2</sub> 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 Kabinetbesluit 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 habitatrictlijngebied. 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 stikstofdepositie 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 m<sup>2</sup> afgenomen. Deze afname wordt ruimschoots gecompenseerd in het natuurcompensatieplan (3.123 m<sup>2</sup>). 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.

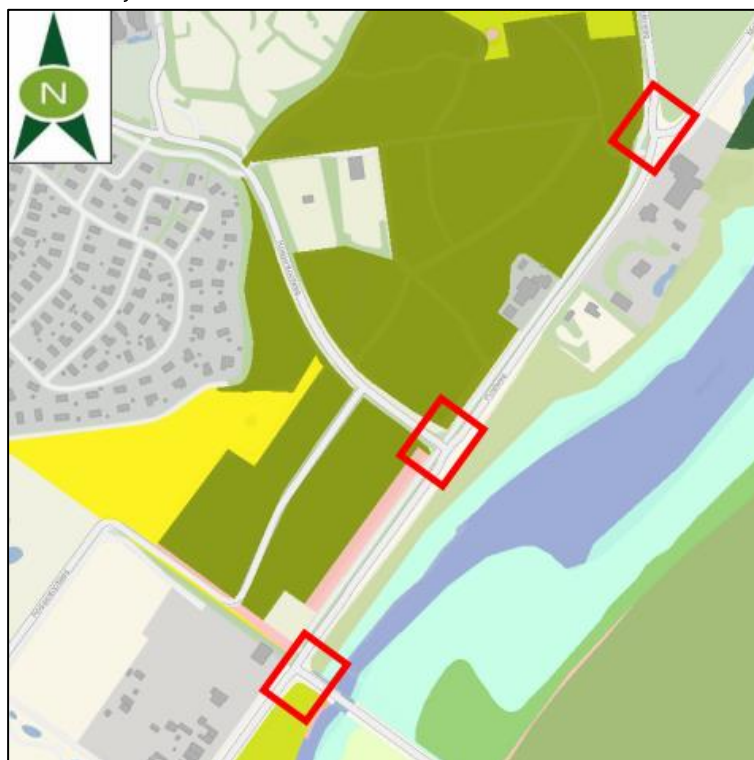
Om overtreding van Wnb te voorkomen dienen vervolgstappen te worden genomen. Er is een vergunningsverzoek in behandeling bij de omgevingsdienst Noord-Holland Noord.

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.**

<b>Categorie</b>	<b>Kolom 1 Activiteiten</b>	<b>Kolom 2 Gevallen</b>	<b>Kolom 3 Plannen</b>	<b>Kolom 4 Besluiten</b>
<i>Bijlage C Activiteiten, plannen en besluiten waarbij het maken van een milieueffectrapportage verplicht is</i>				
<b>C 16.1</b>	De ontginning dan wel wijziging of uitbreiding van de ontginning van steengroeven of dagbouwminen, met inbegrip van de winning van oppervlakedelfstoffen 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>				
<b>D 16.1</b>	De ontginning dan wel wijziging of uitbreiding van de ontginning van steengroeven of dagbouwminen, met inbegrip van de winning van oppervlakedelfstoffen 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](mailto:info@prommenz.nl)  
[www.prommenz.nl](http://www.prommenz.nl)