ETFAL Verlegging wegtracé Rozendijk 16-18

Evenwichtige toedeling van functies aan locatie

Zaaknummer	3468275
Datum	29-10-2024
Status	Definitief
Auteurs	P. Conijn & K. van Straten

Inhoud

1. Inleiding 4
1.1. Aanleiding 4
1.2. Ligging projectgebied 4
1.3. Procedure 4

2. Beschrijving van het project en zijn omgeving 5
2.1. Huidige situatie 5
2.2. Toekomstige situatie 5

3. Participatie 6
3.1 Hoe was de voorbereiding 6
3.2 Wat vindt de omgeving 6
3.3 Wat vinden andere stakeholders 6

4. Beleidskader 7
4.1 Toetsing rijksbeleid 7
4.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI) 7
4.1.2 Conclusie NOVI 7
4.2 Toetsing provinciaal beleid 8
4.2.1 Omgevingsvisie NH2050 8
4.2.2 Omgevingsverordening NH2022 9
4.3 Toetsing regionaal beleid 10
4.3.1 Werkagenda Mobiliteit Kop van Noord-Holland 2022-2024 10
4.4 Toetsing gemeentelijk beleid 10

5. Landschappelijke inpassing 12
5.1 Schets nieuwe situatie 12
5.2 Toetsing beeldkwaliteitsplan 12

6. Gevolgen voor de fysieke leefomgeving 13
6.1 M.E.R beoordeling 13
Toetsing 13
6.2 Ladder voor duurzame verstedelijking 13
6.3 Duurzaamheid 13
6.4 Gezondheid 13
6.5 Verkeer en parkeren 13
6.6 Ecologie (soortenbescherming) 14
Toetsing 14
6.7 Ecologie (gebiedsbescherming) 15
Onderzoek 15
6.8 Luchtkwaliteit 15
Toetsing 15
6.9 Geluid 16
Toetsing 16
6.10 Geur 17
Toetsing 17
6.11 Omgevingsveiligheid 17
Toetsing 17
6.12 Cultureel erfgoed 18
Toetsing aardkundige en landschappelijke karakteristiek 18
Toetsing Aardkundige waarde Oude land 18

Toetsing openheid en ruimtebeleving 19
Toetsing Ruimtelijke dragers 19
Toetsing Ruimtelijke ontwikkeling 20
6.13 Bodem 21
Toetsing 21
6.14 Water 22
Analyse 22
Conclusie 23
6.15 Archeologie 24

7. Financiële haalbaarheid 25
7.1 Economische uitvoerbaarheid 25
7.2 Kostenverhaal 25

8. Conclusie evenwichtig toedeling van functies aan locatie. 26

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Het lokaal verleggen van het wegtracé Rozendijk ter plaatse van Rozendijk 16 – 18, is onderdeel van de reconstructie van het gedeelte Rozendijk tussen de Pontweg en de Grensweg. De aanleiding voor de gewenste reconstructie van dit gedeelte Rozendijk is het verbeteren van de verkeersveiligheid voor de fietsers in combinatie met het verminderen van overlast, dat veroorzaakt wordt door te snel rijdend gemotoriseerd verkeer.

Het idee om het wegtracé te verleggen ter plaatse van Rozendijk 16 – 18 (verder 'de verlegging') komt voort uit een uitdrukkelijke wens van de bewoners maar ook de omgeving. Bewoners hebben een wens uitgesproken aan de gemeente om te kijken naar een oplossing waarbij de omgeving minder overlast zal ondervinden van motorvoertuigen.

1.2. Ligging projectgebied

De totale reconstructie betreft de Rozendijk tussen de Pontweg en de Grensweg. 'De verlegging' waarop deze ETFAL betrekking heeft is gelegen tegenover Rozendijk 16 en 18, zie Figuur 1. Het huidige wegtrace ligt erg strak tegen de woning Rozendijk 18/20 en veroorzaakt erg veel trilling en geluid van (te snel) rijdend gemotoriseerd verkeer.

Figuur 1 Luchtfoto van de locatie van de verlegging. Het wegtracé zal uitwijken het weiland in ter plaatse van Rozendijk 16 -18

1.3. Procedure

Sinds 1 januari 2024 is de Omgevingswet ingegaan. Gemeente Texel heeft haar bestemmingsplannen gecombineerd met de Rijksregels (bruidsschat) tot een tijdelijk omgevingsplan. Omdat het nieuwe wegtracé buiten de huidige verkeersbestemming ligt is het een activiteit die afwijkt van de regels van het omgevingsplan, oftewel een buitenplanse omgevingsplanactitiveit (BOPA). Als gevolg van de BOPA kan de wordt de reguliere procedure gevolgd, maar is bindend advies naar de raad benodigd. Hiervoor is een 'Evenwichtige Toedeling van Functie Aan Locatie' (ETFAL) vereist om af te wijken van het omgevingsplan.

2. Beschrijving van het project en zijn omgeving

2.1. Huidige situatie

Momenteel ligt er ter plaatse van Rozendijk 16-18 een asfaltweg met daarnaast een vrijliggend fietspad. Het smalle fietspad verkeert in slechte staat en is niet berekend op het grote aantal sneller en breder fietsverkeer, dat er vandaag de dag gebruik van maakt. De huidige rijbaan van de Rozendijk ligt erg dicht op de gevel van de agrarische bedrijfswoning Rozendijk 18/20 (zie Figuur 2). Deze situering van de rijbaan zorgt voor veel geluids- en trilling overlast van de aangrenzende bewoners.

Figuur 2 Ligging rijbaan Rozendijk in relatie tot gevel Rozendijk 20

Het vrijliggend fietspad grenst aan één zijde aan tûûnwallen. Deze tûûnwallen verkeren op een aantal locaties in een slechte staat.

2.2. Toekomstige situatie

In het nieuwe ontwerp wordt de Rozendijk voorzien in een veilig en duurzaam fietspad van 3 meter breed en een veilige rijbaan. Door het verleggen van de weg verder van de bebouwing op genoemde locatie zal niet alleen de snelheid van gemotoriseerd verkeer ter plekke van Rozendijk 16-18 fors verminderen, maar ook de overlast voor de bewoners verminderen. Daarnaast biedt het verleggen van de weg de kans om de regelmatige klachten over wateroverlast op te lossen en kan worden voorzien in de noodzakelijke watercompensatie.

3. Participatie

3.1 Hoe was de voorbereiding

In de zomer van 2023 is de gemeente begonnen met het organiseren van een bijeenkomst voor bewoners in de loods van het loonbedrijf “Dros”. Er was op dat moment heel bewust nog geen sprake van een eerste ontwerp voor dit traject Rozendijk. Deze bijeenkomst was vooral bedoeld om informatie uit de omgeving op te halen: wat zijn hun wensen? Wat willen zij? Na aanvankelijk te zijn gestuit op de nodige scepsis, is deze eerste stap zeer gewaardeerd door de bewoners. De opgehaalde informatie is uitgewerkt tot een aantal varianten voor het wegontwerp van de Rozendijk, tussen de Pontweg en de Grensweg.

Na het uitwerken van de varianten is een tweede bijeenkomst georganiseerd in de kantine van Gemeentewerken, waar de varianten zijn gepresenteerd. Tijdens deze bijeenkomst kregen de bewoners de kans om bedenkingen te uiten en aanvullingen te doen. Dit heeft geleid tot een eerste Voorlopig Ontwerp (VO), wat vervolgens weer in een drukbezochte bijeenkomst is besproken. Hieruit zijn nog enkele mineure aanpassingen gevolgd. Dit heeft geleid tot een huidige Definitief Ontwerp (DO).

3.2 Wat vindt de omgeving

Doordat de omgeving al in een heel vroeg stadium betrokken is geweest bij het ontwerp van de gehele Rozendijk, wordt het Definitieve Ontwerp breed gedragen in de omgeving. Het deel van de Rozendijk dat buiten het huidige wegtracé valt komt voort uit een wens van de omgeving zelf. Tijdens een van de bijeenkomsten is door de bewoner/eigenaar van Rozendijk 18/20 en door alle bewoners een sterk gesteund verzoek gedaan tot het verleggen van een deel van de weg ter hoogte van Rozendijk 18/20 richting het zuiden.

Deze wens heeft geleid tot een noodzakelijk kavelruil, waarbij verschillende partijen (bewoners en eigenaren van de desbetreffende percelen) hebben meegewerkt om deze aanpassing (kadastraal) mogelijk te maken. Het honoreren van deze wens tot verlegging van het wegtrace wordt ten zeerste gewaardeerd in de buurt.

3.3 Wat vinden andere stakeholders

Er is met een aantal stakeholders gesproken, waaronder het loonbedrijf “Dros”, de aan de Rozendijk gevestigde camping en de fietsersbond. Deze stakeholders hebben aangegeven achter dit plan te staan.

4. Beleidskader

4.1 Toetsing rijksbeleid

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI gaat uit van vier prioritaire opgaven:

- Duurzaam economisch groeipotentieel voor Nederland;
- Ruimte voor de klimaatverandering en energie transitie;
- Sterkte, leefbare en klimaatbestendige steden en regio's met voldoende ruimte om te wonen werken en bewegen;
- Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

In de visie worden de nationale belangen genoemd die gewaarborgd moeten worden in het beleid voor de fysieke leefomgeving. Daarbij gaat het bijvoorbeeld ook om behoud en versterking van cultureel erfgoed en landschappelijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang.

Hierbij worden drie inrichtingsprincipes gehanteerd die helpen om in specifieke casus of gebied bij botsende belangen een zorgvuldige weging tussen nationale belangen te maken.
Die inrichtingsprincipes zijn:

- Voorrang geven aan meervoudig ruimtegebruik (in plaats van enkelvoudig ruimtegebruik);
- Het centraal stellen van gebiedskenmerken;
- Het voorkomen van "afwenteling", ofwel het niet meer afschuiven van problemen en lasten op generaties na ons of op andere gebieden.

4.1.2 Conclusie NOVI

De verlegging van de weg ligt niet in een gebied dat deel uitmaakt van een NOVI-gebied. De voorgestelde wijzing van het wegtracé past wel binnen het inrichtingsprincipe "Voorrang geven aan meervoudig ruimtegebruik". Door de weg te verleggen komt er namelijk ruimte in de berm vrij die benut zal worden als waterbuffer (wadi's). Ook past de wijziging binnen het inrichtingsprincipe "voorkom afwenteling". Door de weg te verleggen zal de trilling- en geluidsoverlast voor omwonende verminderen.

4.2 Toetsing provinciaal beleid

4.2.1 Omgevingsvisie NH2050

Het ruimtelijk beleid van de provincie Noord-Holland is vastgelegd in de Omgevingsvisie NH2050. De Omgevingsvisie NH2020 wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. Zo doelt de provincie op om het welvaarts- en welzijnsniveau in Noord-Holland op hoog niveau te houden.

In de Omgevingsvisie NH2050 schets de provincie vijf samenhangende bewegingen. Deze bewegingen laten zien hoe de provincie omgaat met opgaven die op onze samenleving afkomen en die de provincie wilt faciliteren. Het gaat om vijf bewegingen:

- Dynamisch schiereiland: Hierin is 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. Hierin wordt beschreven dat de ontwikkeling van centrumgemeenten de regio waarin ze liggen vitaal houden.
- Nieuwe energie. In deze beweging gaat het over het benutten van de economische kansen van de energietransitie en circulaire economie.
- Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving. Deze beweging gaat over het ontwikkel van natuurwaarden in combinatie met het versterken van de (duurzame) agrifoodsector.

De regio Texel heeft een bijzondere positie binnen de Noord-Hollandse kwaliteit, als het enige (wadden)eiland van Noord-Holland. Texel is uitzonderlijk met zijn diversiteit aan landschappen en kenmerkende cultuurhistorie, bron voor recreatie en nieuwe energie.

Binnen de Omgevingsvisie NH2050 specificeert de provincie dat nieuwe ontwikkelingen zo veel mogelijk natuurinclusief dienen te zijn. De verlegging van de weg bij de Rozendijk past precies binnen deze visie. Door de weg te verleggen wordt er ruimte creëert om extra groene waterberging te realiseren.

4.2.2 Omgevingsverordening NH2022

Noord-Holland heeft al haar regels op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water in de Omgevingsverordening NH2022 opgenomen. De Omgevingsverordening NH2022 is in werking getreden op 1 januari 2024, tegelijk met de Omgevingswet.

De beoogde activiteit (het verleggen van een deel van het wegtracé) is niet in strijd met de Omgevingsverordening NH2022. De Rozendijk is niet in het beheer van de provincie en wordt dus ook niet aangeduid als werkingsgebied binnen beperkingengebied provinciale wegen.

Ook legt de Omgevingsverordening NH2022 geen regels op voor het gebruik van agrarische grond voor het aanleggen van infrastructuur.

Het nieuwe wegtraçé ligt binnen Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL). Zie paragraaf 6.12. Dit betekent dat de voorkomende kernkwaliteiten in dit Bijzonder Provinciaal Landschap beschermd dienen te worden. De voorkomende kernkwaliteiten mogen niet aangetast worden door nieuwe stedelijke ontwikkeling (artikel 6.59 lid 2 en lid 3). Het is echter wel mogelijk om nieuwe stedelijk ontwikkeling of andere nieuwe ruimtelijke ontwikkeling die de kernkwaliteiten aantast mogelijk maken, indien:

- Er sprake is van groot openbaar belang;
- Er geen reële alternatieven zijn; en;
- De aantasting zoveel mogelijk wordt beperkt en de aantasting wordt gecompenseerd.

Voor het verleggen van de weg is er sprake van groot openbaar belang, zowel uit de direct omgeving als vanuit de wijdere omgeving. In hoofdstuk 3.2 is omschreven dat het verleggen van de weg een wens is uitgesproken door omwonende. In de huidige situatie (hoofdstuk 2.1) loopt de weg vlak langs de gevel van Rozendijk 18/20. Dit veroorzaakt zowel geluid- als trillingoverlast. Door de weg te verleggen zal deze overlast aanzienlijk verminderd worden. Deze wens is niet alleen gedragen voor de bewoners van Rozendijk 18/20 maar ook door meer aanwonende van de Rozendijk. Voor de wijdere omgeving heeft het verleggen van de weg nog andere voordelen: het verleggen van de weg zorgt er voor dat de snelheid van motorvoertuigen af neemt, aldus verbetering van de verkeersveiligheid; het verleggen van de weg bied de mogelijkheid om watercompensatie te realiseren en creëert ruimte voor groenvoorzieningen. Er is dus spraken van groot openbaar belang bij het verleggen van de weg.

Het verlagen van snelheid van motorvoertuigen kan ook gewaarborgd worden door een horizontale maatregelen (wegversmalling) of verticale maatregelen (plateau) te treffen. Maar een wegversmalling zal de overlast klachten van Rozendijk 18/20 niet verminderen. Verticale maatregelen, zoals een plateau, zullen de bron van de klachten alleen maar vergroten. Ook bieden beide soorten maatregelen niet de mogelijkheid om watercompensatie te realiseren. In andere woorden, er zijn geen reële alternatieven mogelijk die alle klachten aanpakken.

De aantasting van het BPL en compensatie van de aantasting wordt omschreven in hoofdstuk 6.12. De verlegging van de weg zal geen aantasting als gevolg hebben op de aardkundige en landschappelijke karakteristiek. Het aanleggen van de fundatie van de nieuwe weg zal ook geen aantasting van de aardkundige waarde Oude land kernkwaliteit als gevolg hebben. Het verleggen van de weg valt niet binnen het gebied dat relevant is voor de kernkwaliteit openheid. Het is ook niet in conflict met zichtlijnen vanaf de keileembulten, of het habitat voor weidevogels en eendenkooien. De enige aantasting die het verleggen van de weg zal hebben op de Ruimtelijke dragers is de aanwezigheid van de tuunwallen. Voor het verleggen van de weg dient 100 meter aan tuunwal verwijderd te worden. Deze tuunwallen worden gecompenseerd met 112 meter aan nieuwe tuunwallen in het nieuwe ontwerp.
De aantasting van het BPL als gevolg van het verleggen van de weg is dus erg beperkt, en waar het BPL wordt aangetast wordt de aantasting gecompenseerd.

4.3 Toetsing regionaal beleid

4.3.1 Werkagenda Mobiliteit Kop van Noord-Holland 2022-2024

Provincie Noord-Holland en de vier Kopgemeenten Den Helder, Hollands Kroon, Schagen en Texel hebben binnen het programma De Kop Werkt! In de periode 2017-2021 samengewerkt op het dossier bereikbaarheid/mobiliteit. Vanuit de Provinciaal Perspectief Mobiliteit heeft de provincie aangegeven voor de komende jaren met regio's een Regionale Agenda Mobiliteit (RAM) op te stellen. Dit is de Werkagenda Mobiliteit. Binnen de Werkagenda Mobiliteit stelt de Kop van NH de volgende speerpunten:

- Een slim, schoon en veilig netwerk
- Fijnmazig netwerk binnen de regio – slim en schoon
- Robuuste verbinding met de regio's

Binnen deze speerpunten benoemd de regio een aantal specifieke prioriteiten en de actie die daarbij behoren. Het verleggen van het wegtracé Rozendijk 16-18 wordt niet benoemd als prioriteit. Echter past het wel binnen het speerpunt Slim, schoon en veilig netwerk. Door de weg te verleggen zal de gemiddelde snelheid verlaagd worden. Dat komt ten goede van de verkeersveiligheid van de weg.

4.4 Toetsing gemeentelijk beleid

Gemeente Texel voor het beleid omtrent mobiliteit de Mobiliteitsvisie Texel 2015 2025 opgesteld. In de Mobiliteitsvisie Texel 2015-2025 worden elf beleidskaders omschreven:

- Bij alles wat we doen, gaan we uit van de Texelse kernwaarden en de zeven Texelprincipes
- Innovatie, duurzaamheid en 'Texels eigen' vormen de basis voor de te nemen maatregelen. De gemeente kiest in al haar handelen bewust voor duurzaamheid en innovatie en stimuleert het gebruik van milieuvriendelijk vervoer.
- Een goede bereikbaarheid is belangrijk vanuit economisch en maatschappelijk oogpunt.
- De bereikbaarheid zowel naar als op het eiland moet waar nodig worden verbeterd.
- De gemeente zet in op een duurzaam en veilige (her)inrichting van het wegennet
- Texel laat de keuze voor een vervoersvorm over aan de mensen zelf.
- Auto's worden niet geweerd, maar mensen worden verleid om meer gebruik te gaan maken van de fiets of het openbaar vervoer.
- Het openbaar vervoer moet betaalbaar blijven en eilanddekkend vervoer bieden.
- We moeten Texel koesteren als fietseiland
- De gemeente zet in op betere parkeerfaciliteiten voor auto en fiets.
- Landschapsvervuiling door overbodige verkeersborden en wegbewijzering moet worden tegengegaan.

De beleidskaders die de gemeente heeft opgesteld voor de mobiliteit raakt de verlegging van de weg op weinig vlakken. Het verleggen van de weg zal echter wel een veiligere inrichting als gevolg hebben. Door de weg te verleggen zal de gemiddelde snelheid afnemen en wordt de kans en gevolg van een ongeval kleiner.

De bestemming waarin de verlegging komt te liggen heeft de bestemming *Agrarisch - Oude land*. Uit het bestemmingsplan Buitengebied Texel 2013 blijkt dat deze bestemming niet bedoelt is als verkeersbestemming, zie Figuur 3. Dit is dus in strijd met het bestemmingsplan voor dit gebied.
Het weggedeelte dat in de nieuwe situatie benut zal worden als groen bestemming heeft momenteel een verkeersbestemming, zie Figuur 3. Ook dit is in strijd met het huidige bestemmingsplan, wat deel is van het tijdelijke omgevingsplan.

Figuur 3 Bestemmingsplan ter plaatse van Rozendijk 18/20 met schetsmatig overzicht van deel dat in de nieuwe situatie een verkeersbestemming zal hebben (rood), en het deel dat een groen bestemming zal hebben in de nieuwe situatie (groen).

5. Landschappelijke inpassing

5.1 Schets nieuwe situatie

Figuur 4 Schetsontwerp van de verlegging van de weg ter plaatsen van Rozendijk 16-18

5.2 Toetsing beeldkwaliteitsplan

Het tempo op Texel, in het bijzonder op het Oude Land, mag laag blijven. In de praktijk levert hard rijden op Texel toch nauwelijks tijdwinst op door de beperkte omvang van het eiland. Toch zijn veel van de wegen ingericht op hard rijden. Hard rijden gaat niet alleen ten koste van de veiligheid, maar ook ten koste van de sfeer. Brede asfaltvlaktes met opvallende strepen en kleuren en een woud aan borden, palen en lichtmasten passen niet bij het landelijke karakter van het Oude land.

Binnen het nieuwe ontwerp voor het wegtracé zal zo min mogelijk strepen en kleuren hanteren, zonder extra borden, palen en ander verkeersmeubilair te plaatsen.

6. Gevolgen voor de fysieke leefomgeving

6.1 M.E.R beoordeling

In Bijlage V van het Omgevingsbesluit is aangegeven welke projecten in het kader van een omgevingsvergunning voor een BOPA project-M.E.Rplichtig of M.E.R.-beoordelingsplichting zijn. Voor M.E.R.-beoordelingsplichtige activiteit moet worden onderzocht of deze aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben.

Toetsing

Het project waarvoor een omgevingsvergunning voor een BOPA wordt aangevraagd, betreft het verleggen van de weg ter plekke van Rozendijk 16-18. Hiermee zou de activiteit onder projecttype J1 vallen maar het tracé is kleiner dan 10 km. Voor het verleggen van de weg met twee rijstroken geldt dat het een activiteit is uit de kolom 3 van Bijlage V. De activiteit is dus M.E.R.-beoordelingsplichtig. Om inzicht te krijgen in het effect op het milieu is een stikstofdepositie berekening gedaan, oftewel een Aerius berekening. Uit de berekening blijkt dat er geen stikstofdepositie plaats vindt op stikstofgevoelig habitat binnen Natura2000 Duinen en Lage Land van Texel. Voor de volledig berekening zie bijlage Aerius berekening met koude start.

6.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

Geen wijzing ten opzichte van verstedelijking

6.3 Duurzaamheid

Het fietspad langs de Rozendijk zal net als de in de afgelopen vier jaar gereconstrueerde fietspaden op Texel worden opgebouwd met speciaal voor Texel ontwikkeld beton. Dit speciale beton is ontwikkeld door de lokale betoncentrale in samenwerking met ENCI. Het speciale beton bespaart 30% CO_2 ten opzichte van normaal beton. Dat betekent dat het aanleggen van een nieuw fietspad naast de verlegging van de weg minder CO_2 belastend zou zijn dan een “normaal” betonnen fietspad.

6.4 Gezondheid

Door de weg te verleggen zal de gemiddelde snelheid afnemen, met als gevolg een grotere veiligheid maar ook vermindering van uitstoot van fijnstof. Volgens het RIVM leeft de gemiddelde Nederlander negen maanden korter door de effecten van fijnstof. Dus het verlagen van de uitstoot van fijnstof zal ten goede komen van de gezondheid van de omwonenden.

6.5 Verkeer en parkeren

De gemiddelde snelheid van gemotoriseerd verkeer zal worden teruggebracht. Maar het heeft geen invloed op de bereikbaarheid. Er is ter plekke geen behoefte noch ruimte om te parkeren. Alle bewoners hebben parkeerruimte op eigen erf.

6.6 Ecologie (soortenbescherming)

De activiteit waarvoor een omgevingsvergunning voor een BOPA wordt aangevraagd en die mogelijke gevolgen heeft voor van beschermde dieren of planten, is een flora- en fauna-activiteit. Het is verboden om zonder een vergunning een flora- en fauna-activiteit te verrichten in gevallen aangewezen bij algemene maatregel van bestuur (artikel 5.1 tweede lid van de Omgevingswet).

Voor de aanvraag van een omgevingsvergunning voor een BOPA is het nodig om te onderzoeken of er aanwijzingen zijn van de aanwezigheid van beschermde soorten op de locatie waarde BOPA-activiteit zal worden verricht of in de directe nabijheid van die locatie. Dit is de QuickScan ecologie.
Na het vervaardigen van een QuickScan voor het gehele project is een nader onderzoek uitgevoerd en is een activiteitenplan gemaakt. Geconstateerd is dat er geen soortenbescherming van toepassing is op locatie van de verlegging. Is het resultaat van de Quickscan ecologie dat er aanwijzingen zijn dat specifieke beschermde soorten voorkomen, is een aanvullend onderzoek nodig.

Voor sommige flora- en fauna-activiteiten is een omgevingsvergunning nodig. De vergunningplicht is geregeld in artikel 5.1 tweede lid Omgevingswet en in het Besluit activiteiten leefomgeving (oftewel Bal) in de paragrafen:

- §11.2.2 (omgevingsvergunning soorten vogelrichtlijn);
- §11.2.3 (omgevingsvergunning soorten Habitatrichtlijn);
- §11.2.4 (omgevingsvergunning andere soorten);
- §11.2.5 (overige bepalingen omgevingsvergunning)

In deze paragrafen worden vergunningplichtige en vergunningvrije activiteit aangewezen.

In ieder geval geldt de specifieke zorgplicht voor het verrichten van een flora- en fauna-activiteit. Deze zorgplicht komt er samengevat op neer dat maatregelen moeten worden getroffen om nadelige gevolgen voor beschermde soorten te voorkomen dan wel zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken (artikel 11.27 Bal)

Toetsing

Om inzicht te krijgen in de aanwezigheid van beschermde flora- en fauna is in november 2023 een Quickscan ecologie uitgevoerd. Het rapport van dit onderzoek is opgenomen in bijlage Quickscan ecologie.

Uit het onderzoek zijn de effecten van de werkzaamheden op een aantal soorten uitgesloten (zie bijlage Quickscan ecologie). Uit de Quickscan ecologie is echter wel gebleken dat er nader onderzoek nodig is naar het voorkomen van de noordse woelmuis. Uit dit nader onderzoek is gebleken dat de noordse woelmuizen alleen voor komen in gedeelten van tûûnwallen die grenzen aan agrarische percelen. De locaties binnen het traject Rozendijk waar sporen van noordse woelmuizen zijn waargenomen bevinden zich niet daar waar de weg komt te verliggen en waar de slechte tûûnwallen worden vervangen, zie bijlage Quickscan ecologie Activiteitenplan. Verder is er geconstateerd dat er geen soortenbescherming van toepassing is over de gehele traject Rozendijk, en dus ook niet bij de verlegging van de weg.

6.7 Ecologie (gebiedsbescherming)

De regelgeving rondom Natura 2000-gebieden vindt zijn grondslag in de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Omzetting van deze richtlijnen heeft plaatsgevonden in de Omgevingswet. Alle gebied zijn geselecteerd op grond van het voorkomen van soorten en habitattypen die vanuit Europees oogpunt bescherming nodig hebben.

De Omgevingsweg regelt de Natura 2000-activiteiten. In de bijlage bij artikel 1.1. van de Omgevingswet wordt een Natura 2000-activiteit gedefinieerd: *Activiteit, inhoudende het realiseren van een project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben op een Natura 2000-gebied.*

Uitgangspunt is dat voor een Natura 2000-activiteit een omgevingsvergunning nodig is (artikel 5.1, eerste lid, e, Omgevingswet). Onderzocht is of de activiteit waarvoor de BOPA wordt aangevraagd significante gevolgen kan hebben voor en Natura 2000-gebied en/of NNN-gebieden. Onderdeel hiervan is een stikstofberekening naar de effecten van het project op de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden.

Onderzoek

Het plangebied ligt net buiten het Natura 2000-gebied Duinen en Lage Land Texel op een minimale afstand van 230 meter. Het plangebied ligt op 2,7 kilometer van het Natura 2000- gebied Noordzeekustzone, en op 4,9 kilometer van het Natura 2000-gebied Waddenzee. Het plangebied valt geheel buiten het Natura 2000-gebied. De geplande werkzaamheden leiden niet tot een afname van beschikbaar oppervlak van het leefgebied van soorten en/of habitattypen in het Natura 2000-gebied, zie bijlage Quickscan ecologie.

6.8 Luchtkwaliteit

Als een BOPA betrekking heeft op een activiteit die leidt tot een verhoging van de concentratie in de buitenlucht van luchtverontreinigende stoffen, kan deze alleen worden verleend als de omgevingswaarden voor deze stoffen in acht worden genomen (artikel 5.51 lid 4 Besluit Kwaliteit Leefomgeving). Dit wil zeggen dat deze omgevingswaarde niet mogen worden overschreden. De kans op overschrijding is met name aanwezig als een activiteit in of nabij een aandachtsgebied plaatsvindt.

Voor het uitvoeren van de activiteit geld dat onderzoek niet nodig is als de activiteit niet betekende mate bijdraag aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit is het geval als activiteiten leiden tot een verhoging van de kalenderjaargemiddelde concentratie in de buitenlucht van zowel stikstofdioxide als PM_{10} van 10 $\mu g/m^3$. Daarnaast zijn in artikel 5.54 van het Besluit Kwaliteit Leefomgeving standaardactiviteiten genoemd die niet in betekende mate bijdragen. Als een activiteit niet in betekende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, dan is het omgevingsaspect luchtkwaliteit geen belemmering.

Toetsing

De BOPA valt onder de activiteiten zoals gespecificeerd in Artikel 5.51 lid 2 BKL. De uit te voeren activiteiten vallen ook niet onder de standaardactiviteiten die niet bijdrage aan de verslechtering van de luchtkwaliteit, zoals gespecificeerd in Artikel 5.54 BKL. Met behulp van een Aeriusberekening is aangetoond dat er geen sprake is van een verhoging in concentratie van stikstofdioxide in de lucht, zie bijlage Aeriusberekening.

6.9 Geluid

In het kader van het beschermen van de gezondheid en het milieu (artikel 2.1, lid 3, onder b en c van de Omgevingsweg) stelt het Besluit kwaliteit leefomgeving regels voor het beheersen van geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen en de bescherming van geluidgevoelige gebouwen en andere gebouwen en plekken (afdeling 3.5 Bkl).

Toetsing

Het geluid dat gegenereerd wordt door de weg zal niet veranderen ten opzichte van de huidige situatie. Tijdens de werkzaamheden kunnen piekbelastingen van 98 decibel voorkomen. Deze piekbelasting nemen in afstand tot de bron al snel af tot een aanvaardbaar niveau en zijn van zeer korte duur.
Voor de woning Rozendijk 18/20 betekent de wegomlegging dat de weg verder van de woning komt te liggen, en er dus minder geluid van het verkeer zal worden waargenomen in de woning. Het verbetert het woon- en leefklimaat voor de bewoners van de woningen in de buurt van de wegverlegging.

6.10 Geur

In het kader van het beschermen van de gezondheid en het milieu dient op grond van het Bkl rekening te worden gehouden met de geur door activiteiten op gebouwen. Rekening houden met geur werkt 2 kanten op:

- Bij het mogelijk maken van het verrichten van activiteit in de buurt van gevoelige gebouwen;
- Bij het toelaten van geurgevoelige gebouwen in de buurt van bestaande geur veroorzakende bedrijven.

Toetsing

De activiteiten zal geen effect hebben op geur.

6.11 Omgevingsveiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om de risico's van het gebruik, de productie, opslag en transport van gevaarlijke stoffen en windturbines. In het Bkl is aangegeven wat de afstanden zijn voor het plaatsgebonden risico en de aandachtgebieden van deze risicovolle activiteiten. Ruimtelijk besluiten worden met betrekking tot milieubelastende activiteiten (MBA), transportroutes voor gevaarlijke stoffen en buisleidingen getoetst aan het Besluit activiteiten leefomgeving (BAL) en het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).

Toetsing

Op basis van de risicokaart zijn rond het projectgebied geen risicobronnen aanwezig. Het projectgebied bevindt zich niet in een $PR10^{-6}$ contour of aandachtsgebied van een risicobron. Er wordt voldaan aan de instructieregels van het Bkl. Nader onderzoek is niet noodzakelijk. Het aspect omgevingsveiligheid vormt geen belemmering voor de voorgenomen activiteiten.

6.12 Cultureel erfgoed

Het verleggen van de weg grenst net aan het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) Texel – Oude Land en aandijkingen. Het BPL is het regime voor bescherming en waar mogelijk versterking en ontwikkeling van gebieden in Noord-Holland die landschappelijk, aardkundig, ecologisch of cultuurhistorisch van bijzondere waarde zijn.

In het BPL zijn ruimtelijke ontwikkelingen, met uitzondering van nieuwe stedelijke ontwikkelingen, toegestaan wanneer de bescheren kernkwaliteiten niet worden aangetast. In lijn met de provinciale Leidraad Landschap en Cultuurhistorie zijn de kernkwaliteiten bescheren aan de hand van drie provinciale kernwaarden:

1. Landschappelijke karakteristiek: de landschapstypen en de belangrijkste kenmerken van deze landschappen.
2. Openheid en ruimtebeleving: de beleving van de ruimte, de horizon en de oriëntatiepunten.
3. Ruimtelijke dragers: de driedimensionale structuren en lijnen die in het (vlakke) landschap het beeld bepalen en begrenzen.

Ruimtelijke ontwikkelingen dien niet de kernkwaliteiten aantasten zijn bijvoorbeeld fietspaden, energievoorzieningen, kleinschalige woningbouw (tot 11 woningen) of bouwwerken met een oppervlak van minder dan 500 m2. Plannen voor ontwikkeling die hier buiten vallen, tasten het bijzondere landschap aan. Uitvoering van die plannen kan alleen als het van groot openbaar belang is en als er kan worden aangetoond dat er geen andere mogelijkheden zijn. De schade die mogelijk wordt aangericht door de ontwikkeling moet worden gecompenseerd.

Toetsing aardkundige en landschappelijke karakteristiek

De verlegging van de weg vindt plaats aan de rand van het stuwwallandschap. Een landschap van hogere keileembulten en lager gelegen delen, dat is ontstaan als gevolg van processen duizenden jaren geleden. Ruimtelijke ontwikkelingen in dit landschap mogen niet leiden tot aantasting van de steilrand of vermindering van de zichtbaarheid van de steilrand. Ontwikkelingen die het landschappelijke verschil tussen de hogere en lagere delen in hoge mate nivelleren zijn eveneens een aantasting van de kernkwaliteit.

De mate van verandering aan het stuwwallandschap, die het verleggen van de weg als gevolg heeft, is dusdanig klein dat het niet in conflict is met de aardkundige en landschappelijke karakteristiek.

Toetsing Aardkundige waarde Oude land

De aardkundige waarde van het Oude Land is zeer hoog en van internationaal belang. De voorkomende aardkundige verschijnselen zijn zeer zeldzaam en de meeste verschijnselen zijn redelijk gaaf (wel egalisatie door landbouw). Ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk indien de leesbaarheid van de aardkundige kernkwaliteit in stand blijft. Dit betekent dat het bodemprofiel en reliëf (bijv. door activiteiten als heien, graven en egaliseren) niet significant mogen worden aangetast. Bij ontwikkelingen die beroering tot een diepte van 1 meter onder maaiveld vergen is in beginsel geen sprake van aantasting van de aardkundige kernkwaliteit.

Voor het verleggen van de weg dient er een nieuwe fundatie aangebracht te worden. Voor het aanleggen van de fundatie dient er ongeveer 50 cm grond ontgraven te worden en aangevuld te worden met korrel. Dit blijft onder de diepte van 1 meter onder maaiveld. Dus er is geen sprake van aantasting van aardkundige kernkwaliteit.

Toetsing openheid en ruimtebeleving

Het BPL Texel – Oude Land en aandijkingen heeft door het reliëf een afwisselend landschap en daarmee ook veel verschillen in de openheid en beslotenheid. Delen van het open landschap zijn een geschikt habitat voor weidevogels.

Het verleggen van de weg valt niet binnen een gebied dat relevant is voor de openheid. Het is ook niet in conflict met zichtlijnen vanaf de keileembulten, of het habitat voor weidevogels en eendenkooien.

Toetsing Ruimtelijke dragers

De ruimtelijke dragers in het BPL Texel – Oude Land en aandijkingen zijn de Waddenzeedijk, ouden dammen en dijken op en rond het Oude land, de radiale wegenstructuren, tuunwallen, stolpenstructuren en schapenboeten. In het grotendeels open landschap zijn de tuunwallen, de stolpen met hun erven en de schapenboeten herkenbare en dominante elementen in het landschap. De tuunwallen vormen de kavelgrenzen. De Texelse stolpboerderijen liggen aan historische wegen, de schapenboeten liggen solitair in het landschap.

Het verleggen van de weg heeft geen invloed aan de continue lijnen van de dijken. Ook wordt de loop of een dijkprofiel aangepast door de wijziging. Er is dus geen spraken van aantasting in de kernkwaliteit omtrent dijken.

De kronkelige wegen over het Oude Land zijn een resultante van de oorspronkelijke routes over het Oude Land. Deze patronen zijn van cultuurhistorische waarde omdat het de historische relatie tussen de bebouwingskernen laat zien. Ruimtelijke ontwikkelingen die de loop van de weg aanzienlijk wijzigen zijn een aantasting van de kernkwaliteit. Kleine wijzigingen aan de wegen zijn toegestaan mits het radiale patroon herkenbaar blijft. Door de weg te verleggen ter plaatse van Rozendijk 16-18 wordt het radiale patroon van de wegen niet doorbroken. De verlegging is dus niet een aantasting van de kernkwaliteit omtrent wegen.

De tuunwallen en kolken op Texel hebben een cultuurhistorische- toeristische- en ecologische waarde. Tuunwallen zijn beschermd. De gemeente voert beleid voor behoud en herstel van de tuunwallen. Ook de kolken worden door de gemeente bescherm en er is gemeentelijk beleid om ze te onderhouden.

Het verleggen van de weg vereist dat er een aantal tuunwallen verwijderd dienen te worden. De huidige tuunwallen bevinden zich echter in slechte staat (zie Figuur 5). Het uiterste herkenbare profiel van de tuunwallen is op deze locatie over de jaren gedegradeerd.

Figuur 5 Tuunwallen ter plaatsen van Rozendijk 20. Deze tuunwallen dienen verwijderd te worden voor de verlegging van de weg

Na het verleggen van de weg wordt de ongeveer 100 meter oude tuunwal gecompenseerd met ongeveer 112 meter nieuwe tuunwallen. De nieuwe tuunwallen zullen van hogere kwaliteit zijn dan de huidige tuunwallen. Daarom is het verleggen van de weg niet in conflict met de kernkwaliteiten omtrent kolken en tuunwallen.

Het verleggen van de weg zal geen effect hebben op de omliggende stolpen. Hiermee is de verlegging niet in conflict met de kernkwaliteit omtrent stolpen.

Toetsing Ruimtelijke ontwikkeling

Het verleggen van de weg kan gezien worden als een nieuwe stedelijke ontwikkeling die niet past binnen de genoemde voorbeelden. Er dient getoetst te worden of dat er een groot openbaar belang speelt, of dat er geen andere reële alternatieven mogelijk zijn en of dat de schade aan het landschap gecompenseerd wordt.

Door de weg te verleggen worden motorvoertuigen geforceerd om langzamer te rijden. Dit heeft als gevolg dat de verkeersveiligheid toe neemt. Dit is in het openbaar belang. Daarnaast zal het verleggen van de weg ten goede komen voor de trillings- en geluidsoverlast die de aanliggende woningen ondervinden. Ook zal het verleggen van de weg de ruimte creëren om water compenserende maatregelen te realiseren en bied het extra ruimte om groenvoorzieningen te plaatsen. Er is dus een groot openbaar belang bij het verleggen van de weg.

Het verleggen van de weg heeft geen reële alternatieven. De snelheid van motorvoertuigen zou wel door andere maatregelen verlaagd kunnen worden, bijvoorbeeld een versmalling of een verhoogd plateau. Deze alternatieven verkeersmaatregelen hebben echter geen effect op de overlast, die de aanliggende woningen ondervinden. Daarnaast bieden andere alternatieven niet dezelfde ruimte voor water compenserende maatregelen en groenvoorziening.

Zoals omschreven in “Toetsing Ruimtelijke dragers” dienen de huidige tuunwallen bij Rozendijk 18/20 verwijderd te worden. Om de schade aan het landschap te compenseren worden de ca. 100 meter oude tuunwal gecompenseerd met 112 meter nieuwe tuunwal die aangelegd zal worden door de Lieuw. Daarnaast zal de extra verharding gecompenseerd worden door drie wadi’s (zie Figuur 8). De schade die het verleggen van de weg zal aanrichten aan het landschap zal dus gecompeseerd worden.

6.13 Bodem

Het Besluit Kwaliteit Leefomgeving (Bkl) omschrijft waarden voor de toelaatbare kwaliteit van de bodem voor het bouwen van een bodemgevoelig gebouw (artikel 5.89i Bkl). Een bodemgevoelig gebouw zijnde:

a. Een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat de bodem raakt, voor zover aannemelijk is dat personen meer dan twee uur per dag aaneengesloten aanwezig zullen zijn; of
b. Een woonschip of woonwagen.

Het verleggen van de weg omvat geen bodemgevoelig gebouw, dus sub paragraaf 5.1.4.5.1 van het Bkl heeft geen relevantie op dit project.

Het omgevingsplan is voorafgaande aan de voorbereiding van de omgevingsvergunning nog niet gewijzigd, waardoor op grond van artikel 22.30 van het tijdelijke deel van het omgevingsplan de interventiewaarde in bijlage IIA van het Bal als grenswaarden gelden voor de bouw van bodemgevoelige gebouwen.

Toetsing

Bij wijzigingen van activiteiten geldt dat de bodem geschikt moet zijn voor het beoogde gebruik. Het aanleggen van een weg is echter niet een bodemgevoelige functie. Gezien de activiteit meer dan 25 m^3 grond afgraaft waarbij ter plaatse van boring B01 en B02 (zie bijlage bodemonderzoek) het sterk verontreinigd is met PAK, wordt de activiteit gezien als een milieubelastende activiteit. Omdat de activiteit wordt gezien als een milieubelastende activiteit geldt er voor de uitvoerende partij een meldings- en informatieplicht met een termijn van 1 week, gezien tijdelijke uitname. Dit geldt voor het noordelijke gedeelte van de huidige weg, waar in het nieuwe wegtracé een K&L-tracé komt te liggen.

Het nieuwe gedeelte van de weg komt in landbouwgrond te liggen. Volgens de bodemkwaliteitskaart (zie bijlage bodemkwaliteitskaart) is de verwachte ontgravingsklasse van deze grond Landbouw/natuur. De bodemkwaliteit Landbouw/natuur komt overeen met de Achtergrondwaarde (voor bewerkstelligen van de Omgevingswet). Gezien de “schone aard” van deze grond hoeven er geen extra maatregelen getroffen voor de verlegging.

6.14 Water

Bij de vaststelling van het omgevingsplan moet de gemeente voor het waterbelang de opvattingen van de waterbeheerder betrekken. Dit volgt uit de instructieregels opgenomen in paragraaf 5.1.3 van het Bkl.

De gemeente moet de opvattingen van de waterbeheerder betrekken bij het omgevingsplan. Dit geldt in het algemeen voor alle waterbelangen. Voorbeelden zijn:

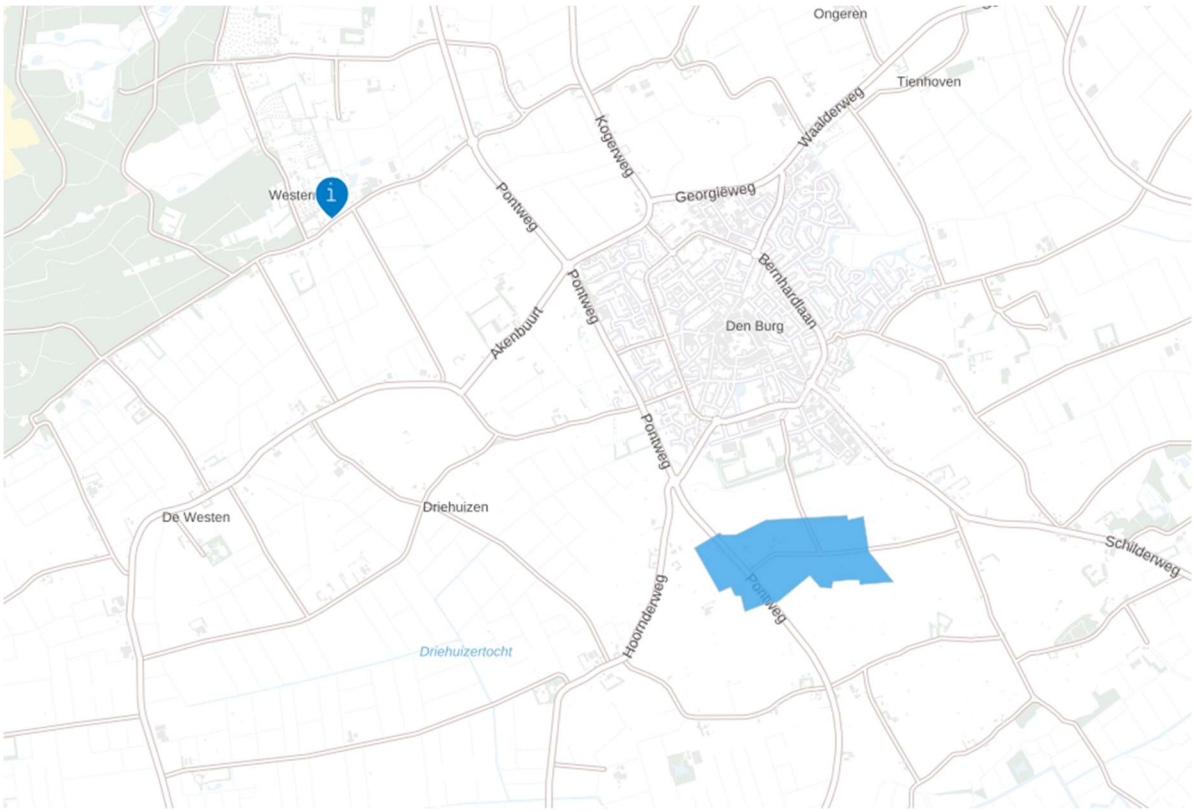
- Watercompensatie, in het geval van toeneming in de verharding
- Bebouwing in de werkingsgebieden van keringen en andere waterstaatswerken.

Er gelden geen regels over hoe de gemeente de waterbeheerder dient te betrekken. De gemeente is vrij om hier zelf invulling aan te geven.

De beoogde activiteit bevindt zich in het waterschap van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). HHNK heeft haar regels over activiteiten, die gevolgen hebben of kunnen hebben op de watersystemen, zuiveringstechnische installaties en de wegen in beheer van HHNK, vastgesteld in de Waterschapsverodening. Voor de beoogde activiteit zijn geen specifieke instructieregels voorgeschreven.

Analyse

Het projectgebied ligt niet in een grondwaterbeschermingzone, zie Figuur 6.

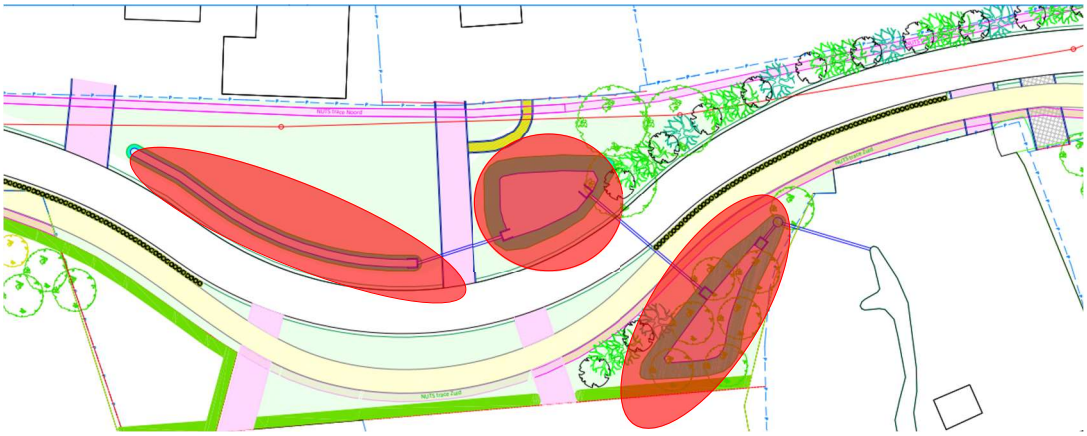


Figuur 6 Ligging projectgebied (aangegeven met i op kaart) ten opzichte van grondwaterbeschermingsgebieden

De nieuwe weg tracé komt niet in conflict met de beschermingszone oppervlaktewater. Binnen het projectgebied zullen ook een aantal wadi's aangebracht worden. Deze wadi's worden aan elkaar en het oppervlaktewater gekoppeld met behulp van een duiker. Deze duiker komt wel in de beschermingszone oppervlaktewater van hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Daarom dient er voldaan te worden aan de waterschapsverordening van HHNK.

Figuur 7 Ligging van het projectgebied ten opzichte van beschermingszone oppervlaktewateren

Door realisatie van dit ontwerp kan water compenserende maatregelen toegepast worden. Deze maatregelen nemen de vorm van drie wadi's (zie Figuur 8). Deze wadi's geven een wateropslag van ten minste 140 m^2.



Figuur 8 Locatie van de drie wadi's in de nieuwe inrichting

Conclusie

De verlegging van de weg heeft geen negatieve gevolgen voor het watersysteem ter plaatse.

6.15 Archeologie

De verlegging van de weg ligt ter in een gebied van hoge archeologische waarde. Hier is een vrijstellingsgrens van 40 m^2 aan verbonden. De hoge waarde van dit gebied is gebaseerd op de aanwezigheid van een AMK-terrein. Voor dit gebied betekent het een terrein met sporen van bewoning uit de Late IJzertijd en Romeinse tijd. Voor dit gebied is een quickscan archeologie opgesteld (zie bijlage quickscan archeologie). Als onderdeel van deze quickscan is ook een archeologisch advies opgesteld. Uit de quickscan blijkt dat een nader archeologisch onderzoek in het kader van de AMZ-cyclus vereist is. Dit archeologisch onderzoek dient te bestaan uit een Inventariserend Veldonderzoek (IV) in de vorm van proefsleuven. Opdracht voor een IVO is gegeven.

7. Financiële haalbaarheid

Er dient getoetst te worden of dat de betreffende activiteit economisch uitvoerbaar is. Dit houdt in dat:

- De activiteit niet evident financieel onuitvoerbaar is, en
- Als de activiteit kostenverhaalplicht is, het kostenverhaal verzekerd is.

7.1 Economische uitvoerbaarheid

De voorgenomen activiteit betreft het verleggen van de weg ter plaatse van Rozendijk 16-18. De gemeente is grondeigenaar/toekomstige grondeigenaar (er zal grond overgedragen worden aan de gemeente) en opdrachtgever.

Door de gemeenteraad van Texel is via de meerjarenbegroting een krediet beschikbaar gesteld van 1,8 miljoen, waarmee de dekking is gewaarborgd inclusief de verlegging van de weg. Ook zal begin 2025, aan de hand van de definitieve begroting en wellicht zelfs de inschrijving, ook een bijdrage worden gevraagd van de provincie Noord Holland vanuit de “regeling kleine infrastructuur”. Ook zal er een bijdrage worden gevraagd bij Stichting Toeristisch Investeringsfonds Texel (STIFT).

7.2 Kostenverhaal

Wie een woning, bedrijfspand of ander gebouw bouwt of verbouwt, moet hiervoor in veel gevallen een bijdrage leveren aan het bevoegd gezag. Deze bijdrage is onder andere voor de kosten van het opstellen van plannen, aanleggen van openbare voorzieningen en het inrichten van de openbare ruimte. Dit wordt ook wel het kostenverhaal genoemd. Kostenverhaalplichtige activiteiten zijn genoteerd in artikel 8.13 van het Omgevingsbeluist. De beoogde activiteit is niet kostenverhaalplichtig.

8. Conclusie evenwichtig toedeling van functies aan locatie.

De BOPA waarvoor deze ETFAL is, is het verleggen van een weg op nieuwe gronden die bestemd zijn voor agrarisch grondgebruik. In de beoordeling is gebleken dat met de beoogde beoordeling sprake is van een evenwichtige toedeling. Er wordt voldaan aan de behoefte van de omwonende voor minder trilling- en geluidsoverlast en lagere verkeersnelheiden.

Het verleggen van de weg is niet in strijd met rijks- en provinciaal beleid. Binnen regionaal beleid past het verleggen van de weg binnen het speerpunt "Slim, schoon en veilig netwerk" van de Werkagenda Mobiliteit van Kop van Noord Holland. Qua gemeentelijke beleid raakt het verleggen van de weg weinig vlakken. Maar door de weg te verleggen zal de gemiddelde snelheid van het verkeer afnemen en wordt de kans en de gevolgen van een ongeval kleiner. Dit past weer binnen het beleid van de gemeente om in te zetten op een duurzaam en veilige (her)inrichting van het wegennet.

Qua landelijke inpassing zal de verlegde weg passen binnen het beeld van het Oude Land, zoals gespecifieerd in het beeldkwaliteitsplan van Texel. Het past binnen het landelijke karakter van het Oude land met weinig strepen, verschillende kleuren, extra borden, palen en ander verkeersmeubilair.

De stikstofgevolgen van het verleggen van de weg op stikstofgevoelige habitats zijn nihil. Ook is er geen sprake van verstedelijking. Het fietspad langs de Rozendijk (wat deel uitmaakt van de verlegging) za uitgevoerd worden in speciaal beton. Dit speciale beton bespaart 30% CO2 ten opzichte van normaal beton.

Door de weg te verleggen zal de gemiddelde snelheid van motorvoertuigen afnemen, met als gevolg een grotere veiligheid en verminder van uitstoot en fijnstof. Deze vermindering is ten goede voor de gezondheid van omwonende.

Het verleggen van de weg zal geen effect hebben op de parkeermogelijkheden van omwonende. Wel zal het gemiddelde snelheid van motorvoertuigen teruggebracht worden, maar de bereikbaarheid wordt niet beïnvloed.

De werkzaamheden in verband met het verleggen zullen geen effecten hebben op een aantal zorgen. Verder is er geconstateerd dat er geen soortenbescherming van toepassing is over de gehele traject Rozendijk, en dus ook niet bij de verlegging van de weg.

Het plangebied valt buiten het Natura 2000-gebied. De geplande werkzaamheden leiden niet tot een afname van beschikbaar oppervlakte van het leefgebied van soorten en/of habitattypen in het Natura 2000-gebied.

Voor het verleggen van de weg zal er geen sprake zijn van een verhoging in concentratie van stikstofdioxide en de werkzaamheden vallen ook niet onder de standaardactiviteiten die niet bijdrage aan verslechtering van de luchtkwaliteit.

Het verleggen van de weg zal ook geen negatief effect hebben op het geluid dat gegenereerd wordt door de wegen. De werkzaamheden in verband met het verleggen van de weg kunnen leiden tot een piekbelasting van 98 decibel. Maar deze belasting neemt snel af wanneer de afstand tot het werk toeneemt, en de werkzaamheden zullen van relatieve korte duur zijn.

De activiteiten zullen geen effect hebben op de geur van de omgeving.

Het projectgebied bevind zich niet in de buurt van risicobronnen voor de omgevingsveiligheid. Het aspect omgevingsveiligheid vormt geen belemmering voor de voorgenomen activiteiten.

De verlegging van de weg zal niet in conflict zijn met de aardkundige en landschappelijke karakteristiek, want het stuwwallandschap zal maar in kleine mate veranderen.

Voor het aanleggen van de fundatie dient er ongeveer 50 cm grond ontgraven te worden en aangevuld te worden met korrel. Dit blijft onder de diepte van 1 meter onder maaiveld. De kernkwaliteit van de aardkundige waarde van het Oude land zal hierdoor dus niet aangetast worden.

Het verleggen van de weg zal ook geen effect hebben op de kernkwaliteit openheid en ruimtebeleving.

Het verleggen van de weg vereist dat een aantal tuunwallen verwijderd dienen te worden. De huidige tuunwallen bevinden zich echter in slechte staat. Na het verleggen van de weg wordt de oude tuunwallen gecompenseerd met nieuwe tuunwallen. De nieuwe tuunwallen zullen van hogere kwaliteit zijn dan de huidige tuunwallen. Het verleggen van de weg zal geen effect hebben op de omliggende stolpen. Daarom is het verleggen van de weg niet in conflict met de kernkwaliteit omtrent kolken en tuunwallen.

Het gebruik van de landbouwgrond voor het aanleggen van een weg is niet in strijd met het Besluit Kwaliteit Leefomgeving. Landbouwgrond is schoon genoeg om een weg op te plaatsen. De verlegging van de weg zal ook geen negatief effect hebben voor het watersysteem te plaatse.

Het plangebied is van hoge archeologsiche waarde. Daarom is een quickscan archeologie uitgevoerd en is de opdracht voor een Inventariserend Veldonderzoek in vorm van proefsleuven uitgezet.

De financiële haalbaarheid van de verlegging is gedekt door een krediet van 1,.8 miljoen, dat beschikbaar is gesteld door de gemeenteraad van Texel. De verlegging is niet kostenverhaalplichtig.

Op basis van de onderzochte relevante aspecten kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Het verleggen van de weg verhoogt de verkeersveiligheid voor fietsers en gemotoriseerd verkeer en verbetert de woon- en leefomgeving ter plaatste van deze wegverlegging. Daarnaast draag de groen herinrichting bij aan een mooiere beleving van een stukje Texel.