

Ruimtelijke onderbouwing

ex. art. 2.12 Wabo t.b.v. een omgevingsvergunning voor een afwijking van het bestemmingsplan



**“Het ontwikkelen van een bedrijfsloods
op het terrein van Texel International Airport”**

Inhoud

1. Inleiding

2. Omschrijving nieuwe ontwikkeling

- 2.1 De planlocatie en zijn omgeving.
- 2.2 Stedenbouwkundige structuur en bijzondere waarden.
- 2.3 De nieuwe inrichting/ herordening van het perceel
- 2.4 Ontwerp
- 2.5 Onderbouwing

3. Ruimtelijk beleidskader.

- 3.1 Rijksbeleid.
 - 3.1.1 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (barro)
- 3.2 Provinciaal beleid
 - 3.2.1 Structuurvisie NH 2040
 - 3.2.2 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie
 - 3.2.3 Provinciale Ruimtelijke Verordening
 - 3.2.4 Provinciale Milieuverordening.
 - 3.2.5 Provinciale beleidsnota Regionale Luchthavens
 - 3.2.6 Verordening luchthavenbesluit Texel
 - 3.2.7 Conclusie planontwikkeling getoetst aan provinciaal beleid
- 3.3 Gemeentelijk beleid.
 - 3.3.1 Structuurvisie 2020
 - 3.3.2 Vigerend Bestemmingsplan
 - 3.3.3 Beeld van Texel
 - 3.3.4 De Texelse maat voor een zonnige toekomst
 - 3.3.5 Conclusie planontwikkeling getoetst aan gemeentelijk beleid
- 3.4 Conclusie

4. Beeldkwaliteit

- 4.1 Beeldkwaliteit als onderdeel van provinciaal ruimtelijk beleid
- 4.2 De gemeentelijke welstandsnota
- 4.3 Beeldkwaliteitsplan bestemmingsplan Buitengebied
- 4.4 Conclusie

5. Milieubeperkingen en omgevingsaspecten

- 5.1 Milieu
 - 5.1.1 Bodem en grondwater
 - 5.1.2 Watertoets
 - 5.1.3 Bedrijven en milieuzonering
 - 5.1.4 Geluid
- 5.2 Verkeersaspecten
- 5.3 Luchtkwaliteit
- 5.4 Externe veiligheid
- 5.5 Cultuurhistorie
- 5.6 Archeologie
- 5.7 Natuurwaarden / Habitatrichtlijn -Vogelrichtlijn / Wet natuurbescherming
- 5.8 Duurzaam bouwen
- 5.9 Conclusie

6. Uitvoerbaarheid

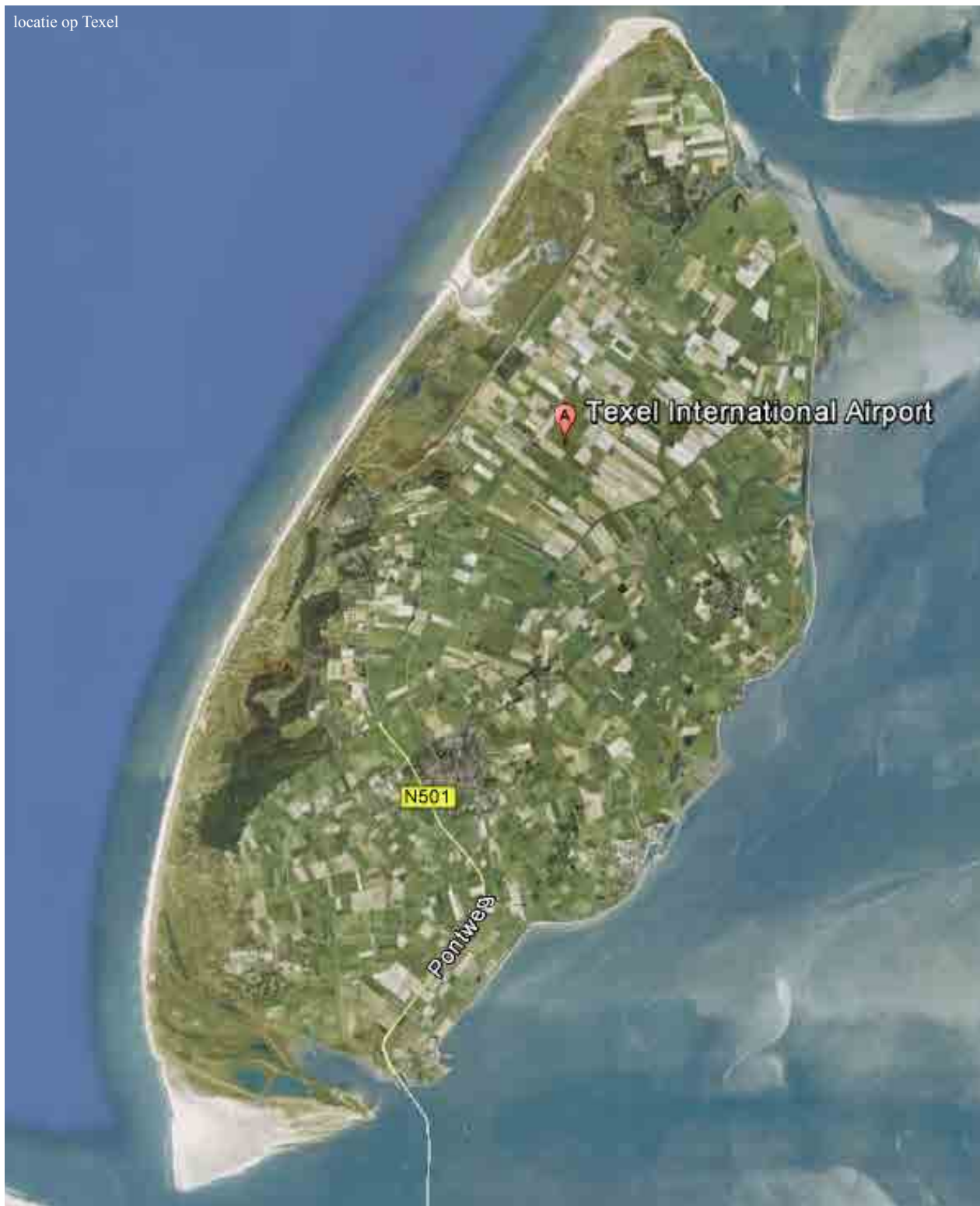
- 6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid
- 6.2 Economische/financiële uitvoerbaarheid
- 6.3 Conclusie



1. Inleiding

Deze ruimtelijke onderbouwing gaat over het initiatief van Texel International Airport, Postweg 120, 1795 JS De Cocksdorp en Rednose, Boermansweg 5, 1761 LK Anna Paulowna. Het initiatief is het realiseren van een nieuwe bedrijfsloods voor aan luchtvaart gebonden bedrijven op het terrein van het vliegveld. De twee partijen zijn al langere tijd zakelijk met elkaar in contact en hebben elkaar steeds meer gevonden, wat heeft geresulteerd in dit initiatief. De ontwikkeling is strijdig met het vigerende bestemmingsplan “Buitengebied Texel 2013”, hierin heeft het de bestemming “Verkeer - Luchtverkeer” (artikel 48) zonder bouwvlak. Meer hierover in paragraaf 3.3.2 Vigerende bestemmingsplan.

locatie op Texel



Voor deze strijdigheid moet een specifieke planologische regeling worden getroffen, een procedure ex art. 2.12 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Als onderdeel van de procedure moet een “goede ruimtelijke onderbouwing”, ex. artikel 6.5 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) worden opgesteld, waarin het plan en de beleidsmatige en ruimtelijke - stedenbouwkundige afwegingen voor de realisering van het plan worden verwoord. Deze ruimtelijke onderbouwing voorziet in deze vereisten.

2. Omschrijving nieuwe ontwikkeling

2.1 De planlocatie en zijn omgeving.

In de polder Eierland ligt Texel International Airport, deze begon als vliegveld "De Vlijt", naar de voormalige boerderij die er stond. Het werd geopend op 9 april 1937 en werd gebouwd in het kader van een werklozenproject. Het was toen zowel een militair vliegveld als een vliegveld voor de burgerluchtvaart. In de jaren dertig vloog de KLM op dit vliegveld om dagjesmensen naar Texel te vliegen er werd twee maal per dag naar Schiphol gevlogen. Tijdens de Tweede Wereldoorlog verdween deze lijn en daarna is ze nooit meer van de grond gekomen. Na de oorlog heeft het vliegveld twee jaar dienst gedaan als interneringskamp voor collaborateurs. Pas in 1952 werd het weer als vliegveld in gebruik genomen. Het vliegveld heeft een grasbaan. Hoewel dit beperkingen oplevert, vinden veel gebruikers het vliegveld daarom juist zo leuk.

Op het Texelse vliegveld kun je onder andere rondvluchten boeken, leren parachutespringen, en vliegen met zweefvliegtuigen. Ook het Luchtvaartmuseum Texel staat op het voormalige complex van 'De Vlijt'. (Wikipedia) Tevens is er ook een bedrijfswoning, een hotel, restaurant, vliegtuig onderhoudsbedrijf en een luchtfoto bedrijf gevestigd.



Vliegveld in zijn omgeving

Er worden op Texel twee typen polders onderscheiden, strandpolders en zeepolders. Ze hebben een verschillende geomorfologische oorsprong: strandpolders zijn ingesloten strandvlakten, zeepolders zijn bedijkte zeeboezemvlakten. Strandpolders liggen boven en zeepolders beneden N.A.P. De strandpolders zijn gerelateerd aan de Noordzee en de zeepolders aan de Waddenzee. Polder Eierland, De Witte Hoek en Polder De Eendracht zijn de strandpolders. Oorspronkelijk vormden Polder Eierland en De Witte Hoek één polder, nu zijn ze ruimtelijk gescheiden door bos en recreatieterrein. Het landschap van de strandpolders is groot en open met de duinen als indrukwekkend achtergronddecor. Ze kennen een simpele inrichting van rechte wegen in grote vierkanten en een sequentie van losse erven erlangs. Dwars door deze menselijke orde kronkelen oude natuurlijke krekens. Het nieuwe poldergrid laat de oude ondergrond er doorheen schijnen. Vergeleken met de droogmakerijen in Noord-Holland zijn de strandpolders op Texel ongenaakbaar open. De uitgestrekte vlakte van de strandpolders is een landschap dat op de andere waddeneilanden niet voorkomt. Met de strandpolders onderscheidt Texel zich.

Polder Eierland is met zijn enorme afmeting en zandkleurige bodem indrukwekkend te noemen.

De maat van Polder Eierland geeft ruimte voor grootschalige productie die elders op het eiland niet past. Oneindige zandige vlakten met hier en daar een boerderij vormen al sinds de Zeeuwse en Groninger boeren hier kwamen grote delen van het jaar het polderbeeld. De bijzondere gelaagde structuur van de polder van de nieuwe rechte wegen en oude kronkelende watergangen is ruimtelijk nauwelijks beleefbaar. Er is geen beplantingsstructuur langs de wegen of langs de watergangen.

Zeespiegelstijging en toenemende zoute kwel zullen tot aanpassingen in het watersysteem van de polders leiden.

Daarmee zal ruimtelijk een nieuwe 'laag' worden toegevoegd aan de bestaande gelaagde structuur. Hiermee ontstaat een kans om de polder beleefbaarder en aantrekkelijker te maken voor recreatief medegebruik. (bron beeld van Texel)

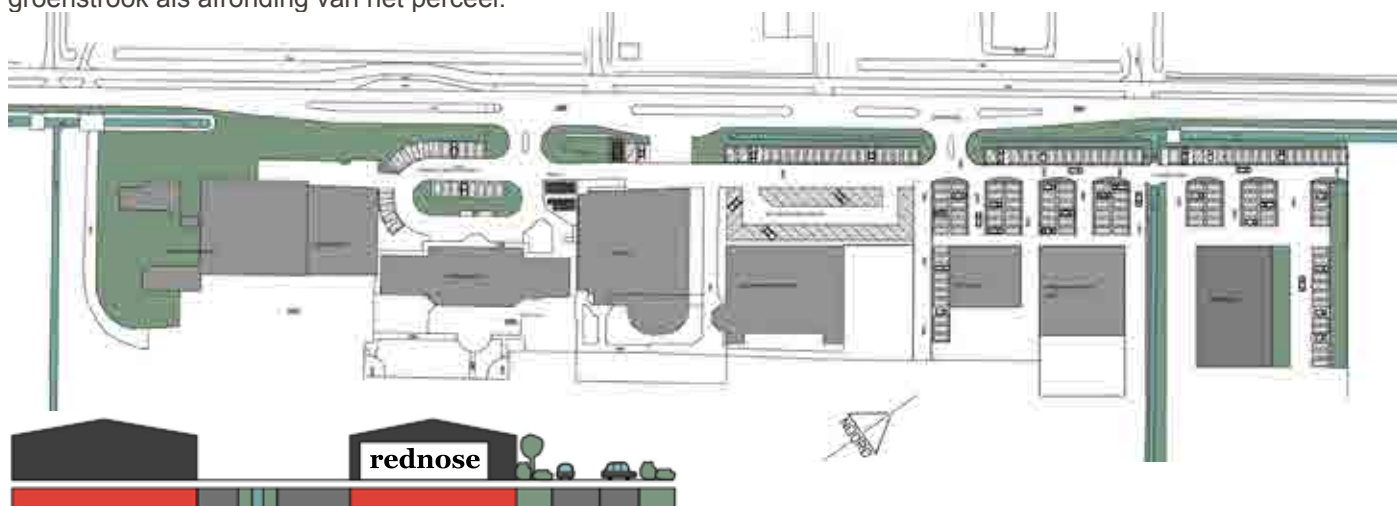
2.2 Stedenbouwkundige structuur en bijzondere waarden.

De “stedenbouwkundige structuur” is die van een inpoldering met een onregelmatige blokverkaveling. Het perceel ten Noorden van het bestaande bouwvlak is één van de kavels langs de oorspronkelijke ontginningsweg, de Postweg. De polder is door de provincie in de structuurvisie aangemerkt als “landbouwgebied” en “weidevogelleefgebied”. Het nieuwe bouwvlak ligt niet binnen de huidige kavelgrenzen. Een verkavelingsloot komt als scheiding tussen de twee bouwvlakken te liggen, deze kan gewoon gehandhaafd worden.



2.3 De nieuwe inrichting/ herordening van het perceel

De nieuwe bebouwing komt aan de andere zijde van de verkavelingsloot te staan. Doordat hij op enige afstand van de sloot komt, wordt deze gewoon behouden voor het landschap. Langs de nieuwe bebouwing komt eerst een strook groen met daarnaast de ontsluiting en het parkeren. Dit parkeren wordt vervolgens weer vergezeld door een extra groenstrook als afronding van het perceel.



2.4 Ontwerp

De plannen voor de invulling van het perceel, zijn het oprichten van een nieuwe loods voor vliegveld gebonden bedrijvigheid, door Rednose Aviation & Consultancy (RAC). De detaillering, materialisatie en kleurstelling sluiten aan bij de al aanwezige bebouwing en houden rekening met het agrarische bedrijf aan de overkant van de weg, Postweg 129B. De loods sluit aan bij de huidige bebouwing. Door de afstand tot de huidige bebouwing blijven er doorzichten op het vliegveld bestaan en wordt het geen grote aaneengesloten wand met bebouwing langs de Postweg. De bebouwing heeft dezelfde vorm als de twee naastgelegen gebouwen. Deze hebben ook beide een flauwe puntkap loodrecht op de Postweg. De materialisatie van de nieuwbouw is net als de bestaande bebouwing, onderplint met grijs metselwerk, daarboven sandwichpanelen uitgevierd in antraciet, donkerder dan de naastgelegen bebouwing, het dak ook antraciet, zodat de donkere zonnepanelen wegvallen in het dakvlak. Als contrast op deze donkere gevel en dak worden de daktrim en de ramen en deuren in wit/ lichtgrijs uitgevoerd. Hiermee sluit het aan op de omgeving, maar krijgt het een chiquere uitstraling wat een mooie overgang geeft naar hotel Texel die ook een donkere gevelbekleding heeft.



2.5 Onderbouwing

Zoals in bijlage één te lezen is, is de realisatie van een bedrijfsloods voor vliegtuig gerelateerde bedrijven binnen de grenzen van Texel International Airport noodzakelijk voor de continuïteit van het vliegveld. Tevens is de locatie op Texel de meest voor de hand liggende locatie voor deze ondernemer, zie bijlage twee. Het nieuwe bedrijf zorgt voor extra werkgelegenheid doordat er meer dan 1 fte noodzakelijk is voor de continuïteit van het bedrijf, er is een operationeel technisch plaatsvervangend manager, die ook meewerkt in het bedrijf. De eigenaar zorgt tevens voor zijn eigen opvolging door in het bedrijf gelijk iemand hiervoor op te leiden, zijn eigen zoon. Het wordt een divers bedrijf waar historische vliegtuigen worden gerestaureerd, vliegtuigen onderhoud krijgen, ook de Texelse vliegtuigen, en hierover lezingen, trainingen en rondleidingen gegeven kunnen worden, met een soort Dynamisch museum. Deze activiteiten zorgen ook voor extra inkomsten voor de rest van Texel. De mensen vliegen hun vliegtuig hierheen en in plaats van dezelfde dag gelijk weer te vertrekken wat ze normaal zouden doen, blijven ze nu bijvoorbeeld een of meerdere nachten gedurende de tijd dat het vliegtuig onderhoud nodig heeft. Dit zijn vaak mensen die geld te besteden hebben en dit ook graag doen door in hotels te overnachten, goed en uitgebreid te lunchen/dineren en cultuur op te snuiven of van de gelegenheid gebruik maken om uitgebreid te shoppen. Dit geeft dus een positieve invloed op de gehele Texelse economie.

Op vliegveld Texel is elke m2 bebouwing in gebruik, er is geen ruimte voor dit bedrijf. Ook is er binnen het bouwvlak geen ruimte om nieuwe bebouwing te realiseren in verband met de zichtlijnen op de landingsbaan en de veiligheidseisen in verband met het vliegverkeer. Het bouwvlak is dus niet volgebouwd, maar toch kan er van deze ruimte geen gebruik gemaakt worden.

Het bedrijf zit nu overal en nergens en heeft geen eigen plek om te werken. Dit is niet goed voor de continuïteit van het bedrijf. Door op de plek waar veel werk is een eigen plek te realiseren geeft dit bestaansrecht voor dit bedrijf. Het totaal aantal vliegbewegingen van Texel international Airport zal door de komst van dit bedrijf het toegestane aantal niet overschrijden.

3. Ruimtelijk beleidskader

3.1 Rijksbeleid.

Relevant is de 'Structuurvisie infrastructuur en Ruimte', die op 13 maart 2012 inwerking is getreden. De structuurvisie is een strategische nota op hoofdlijnen, waarin rijksverantwoordelijkheden en die van anderen helder zijn onderscheiden. Het gaat uit van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksoverheid. De ruimtelijke ordening komt zo dicht mogelijk te liggen bij degene die het aangaat en de gebruiker komt centraal te staan. Er is een selectieve inzet van rijksbeleid op 13 nationale belangen. De structuurvisie zoomt niet in op het schaalniveau, waarop het beoordelings- en afwegingsproces inzake het genoemde initiatief zich zullen voordoen, want de ontwikkeling valt niet binnen 1 van de 13 nationale belangen. Voor dergelijke ontwikkelingen is hoofdzakelijk het gemeentelijk niveau van belang.

Het gaat hier nu niet om de uitbreiding van en vliegveld, maar om het toevoegen van een bedrijfsbestemming binnen de grenzen van het vliegveld.

3.1.1 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (barro)

De barro vastgesteld met het besluit van 22 augustus 2011 bevat regels voor heel Nederland met de Wadden in het bijzonder. In artikel 2.5.8 staat; een bestemmingsplan dat betrekking heeft op het waddengebied maakt geen aanleg van een nieuw vliegveld mogelijk.

Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op vliegvelden in de gemeenten Texel en Ameland, maakt uitbreiding van die vliegvelden slechts mogelijk, voor zover die uitbreiding noodzakelijk is voor het waarborgen van de vliegveiligheid. Met deze procedure wordt ook geen nieuw vliegveld of zelfs de uitbreiding van het bestaande vliegveld mogelijk gemaakt. Er wordt een bedrijf, met luchthaven gerelateerde bedrijvigheid, mogelijk gemaakt binnen de bestaande vliegveld bestemming. De intentie van de Barro is het tegengaan van het toenemen van het aantal vliegbewegingen. Het maximaal aantal vliegbewegingen is vastgelegd voor vliegveld Texel. De toevoeging van dit bedrijf zal er niet voor zorgen dat dit aantal wordt overschreden. Hierdoor komen er geen extra vliegbewegingen over het waddengebied. Hierdoor is er geen strijdigheid met dit artikel. En is er voor deze ontwikkeling geen strijdigheid met het rijksbeleid.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie NH 2040.

De 'Structuurvisie Noord-Holland 2040' –“Kwaliteit door veelzijdigheid”, is op 21 juni 2010 door Provinciale Staten vastgesteld, op 28 september 2015 is de laatste actualisatie hiervan vastgesteld. In de structuurvisie zijn de uitgangspunten en de sturingsfilosofie uit het 'Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord' (Het voormalige Streekplan), overgenomen.

Uitgangspunt voor 2040 is “kwaliteit door veelzijdigheid”. Noord-Holland moet aantrekkelijk blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. Gelet op deze doelstelling heeft de provincie drie provinciale hoofdbelangen aangewezen, die gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling vormen van de provincie, te weten: Ruimtelijke kwaliteit, Duurzaam ruimtegebruik en Klimaatbestendigheid. De Structuurvisie is uitsluitend bindend voor de provincie zelf en niet direct voor gemeenten en burgers. Relevant voor de onderhavige planlocatie is, dat deze is gelegen in de “Kustzone”, zoals aangegeven op de Totaalkaart Structuurvisie en als “Aandijkingslandschap” op de themakaart “Behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse Cultuurlandschappen”.

Het beleid voor deze gebieden is gericht op:

- landschapontwikkeling t.b.v. recreatie en toerisme en natuurontwikkeling;
- combinatie landbouw met andere functies;
- toestaan van agrarische bouwpercelen tot 1,5 hectare;
- eventueel kleinschalige woningbouw/landgoedontwikkeling.

Daarbij wordt aangetekend, dat er buiten bestaand stedelijk gebied geen nieuwe stedelijke ontwikkelingen zijn toegestaan zonder ontheffing van GS en dat eventuele ontwikkelingen dienen te geschieden op basis van de landschappelijke identiteit.

In de structuurvisie is aangegeven dat de provincie de milieugebruiksruimte en ruimtelijke inpassing van bestaande en eventueel nieuwe regionale luchthavens beheert en dat zij kan overgaan tot het aanwijzen van gebieden waar uitsluitend luchthavenactiviteiten zijn toegestaan. (H6.1)

Het bouwen met identiteit op basis van landschap en cultuurhistorie buiten Bestaand Bebouwd Gebied gaat uit van een samenhangende, integrale ontwikkeling en één sluitende financiële constructie. Dit houdt in dat bijvoorbeeld woningbouw, natuur en recreatie in samenhang worden ontworpen, ontwikkeld en gefinancierd. Dit betekent dat plangrenzen zorgvuldig moeten worden vastgesteld met alle betrokken partijen. De Provincie Noord-Holland biedt het instrument Ruimte voor Ruimte aan.

Nieuwe ontwikkelingen buiten Bestaand Bebouwd Gebied beoordeelt de Provincie Noord-Holland op grond van het aantonen nut en noodzaak, de mogelijkheden of onmogelijkheden voor verdichting of transformatie en de provinciale eisen aan ruimtelijke kwaliteit (onder andere de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie), en op de (on)mogelijkheden van het faciliteren van de ontwikkeling vanuit het watersysteem.

Deze ontwikkeling van deze locatie is zowel nuttig als noodzakelijk. Het nut is dat er een goede aanvulling komt op de bestaande bedrijvigheid op het vliegveld, het onderhouden van de vliegtuigen wordt een stuk makkelijker en er kan een goede samenwerking worden gerealiseerd met het museum en naast gelegen bedrijvigheid waaraan RAC complementair is in haar activiteiten.

De noodzaak is dat deze ondernemer nog nergens een plek heeft. Hij voert zijn werkzaamheden overal op locatie uit, waardoor zijn bedrijfsvoering stagneert. Door op vliegveld Texel een eigen plek te krijgen geeft dit een mooie kans voor dit bedrijf die niet op een ander vliegveld in deze omgeving beter past, aangezien hier ook al een deel van zijn werk is.

Het watersysteem wordt niet aangetast, doordat de nieuwbouw aan de andere kant van de poldersloot gesitueerd is, waardoor de sloot kan blijven zoals hij nu is.



3.2.2 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

Deze leidraad is een uitwerking van het in 2006

vastgestelde Beleidskader Landschap en Cultuurhistorie, dat werd gebruikt als leidraad voor ruimtelijke plannen als bestemmingsplannen, beeldkwaliteitsplannen en structuurplannen. Deze leidraad is eveneens op 21 juni 2010 door Provinciale Staten vastgesteld. Hierin worden onder andere van verschillende landschapstypen de ruimtelijke kenmerken behandeld, om bij nieuwe ontwikkelingen verantwoord om te gaan met het verleden.

Aandijkingen zijn aangeslibde zand- en slibplaten langs de oorspronkelijke kustlijn, die vanaf de aangrenzende hogere gronden zijn ingedijkt en zo zijn toegevoegd aan het land. De oudste aandijkingen liggen tegen het oude land aan. De dijken en hoofdwatergangen vormen een robuuste hoofdstructuur. Een zeer grote openheid is een belangrijk kenmerk van het landschap.

Enkele van toepassing zijnde kernkwaliteiten:

- kreeklopen op Texel, zichtbaar in vroegere verbindingen met de zee.
- De stelselmatige/orthogonale indeling (Polder Eijerland). De welhaast orthogonale indeling van Polder Eijerland is bijzonder.
- Het onderscheid in maat, schaal, sfeer en grondgebruik tussen de 16e eeuwse polder Waal en Burg en de negentiende eeuwse polder Eijerland.
- Oude dijkstructuren van de Waal en Burgerdijk.



De voorgenomen ontwikkeling gaat over een poldersloot heen en doorbreekt hierdoor de kenmerken van het onderliggende landschap. Dit wordt echter op meerdere plekken toegepast, maar de bebouwing kan een zekere afstand tot de sloot bewaren zodat deze waarneembaar blijft in het landschap. Verder zal er bij de uitwerking van de verdere invulling van het gebied in overleg met de gemeente en Hoogheemraadschap worden vastgesteld of de sloot gedempt moet worden of (deels) kan blijven zoals hij nu is, alleen dan als scheiding tussen twee bouwvlakken.

Het open landschap wordt door deze ontwikkeling niet aangetast is doordat het aansluit op de reeds bestaande bebouwing van het vliegveld. De bebouwing komt doordat het over de verkavelingssloot heen gaat op een afstand van de bestaande bebouwing te liggen, waardoor er een doorzicht naar het open landschap ontstaat. De extra toevoeging van deze bebouwing is wat betreft maat en schaal ondergeschikt in deze polder aan de openheid en tast deze hierdoor ook niet aan.

3.2.3 Provinciale Ruimtelijke Verordening.

Om de provinciale belangen, die in de structuurvisie zijn gedefinieerd, door te laten werken, heeft de provincie de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) opgesteld. Deze verordening is op 28 september 2015 door Provinciale Staten vastgesteld, en in mei 2018 is de herziende versie hiervan in werking getreden.

Hierin wordt een aantal algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijk als het bestaand stedelijk gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is.

In de verordening zijn regels voor zowel het bestaand bebouwd gebied als het landelijk gebied, regels voor uitsluitend het bestaand stedelijk gebied (BSG) en regels voor uitsluitend het landelijk gebied.

De achtergrond van het aangeven van BSG is het in principe willen uitsluiten van een verdergaande “verstedelijking” of “verstening” van het landelijke gebied.

De bouwlocatie ligt buiten het bestaand stedelijk gebied in het landelijk gebied.

De ruimtelijke inpassing zoals omschreven in artikel 15 wordt gewaarborgd door de eisen vanuit de beeldkwaliteit, hoofdstuk 4 en zoals al besproken in paragraaf 3.2.2 leidraad landschap en cultuurhistorie.

In artikel 15 staat aangegeven wat de ruimtelijke kwaliteit is ingeval van nieuwe stedelijke ontwikkeling in het landelijk gebied.

-kernkwaliteiten landschapstypen en aardkundige waarde

-openheid van het landschap

-ontwikkelingsgeschiedenis van het landschap

-bebouwingskarakteristiek ter plaatse

-inpassing nieuwe functies in de wijdere omgeving

-bestaande kwaliteiten van het gebied en maatregelen om de negatieve effecten op deze kwaliteiten op te heffen.

Dit wordt voornamelijk in het hoofdstuk 2 omschrijving nieuwe ontwikkeling en hoofdstuk 4 beeldkwaliteit uitgebreid besproken en bij de bespreking van het provinciaal beleid, de leidraad landschap en cultuurhistorie.

Artikel 5c Kleinschalige ontwikkeling

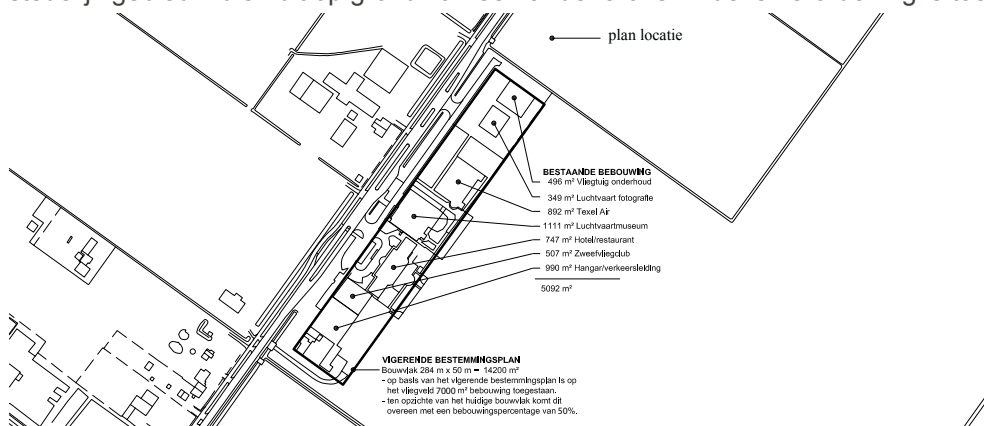
1. Een bestemmingsplan maakt een kleinschalige ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied uitsluitend mogelijk binnen een bestaand bouwblok dat al voorziet in een stedelijke functie. Het aantal woningen mag hierbij niet toenemen

Het aantal woningen blijft gelijk.

2. In afwijking van het eerste lid is bebouwing buiten het bestaande bouwblok mogelijk, mits het bebouwd oppervlak niet wordt vergroot.

Binnen het bouwblok mag nog worden gebouwd, dit is echter niet mogelijk in verband met de vliegveiligheid. Volgens het bestemmingsplan mag er maximaal 7000m2 worden bebouwd. Op dit moment is er maar zo'n 5000m2 bebouwd. Er is dus nog de mogelijkheid tot het bouwen van zo'n 2000m2. Door een deel van deze bouwmogelijkheid, maar 770m2, buiten het bouwblok te leggen blijft het maximaal te bebouwen oppervlak gelijk, maar wordt het alleen verplaatst.

3. In afwijking van het eerste lid kan een bestemmingsplan voorzien in een kleinschalige ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied indien dit op grond van een ander artikel in deze verordening is toegestaan.



Artikel 6 Instelling en taken Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling

1. Er is een Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO), hierna te noemen de ARO

2. De ARO adviseert gedeputeerde staten over aangelegenheden betreffende de ruimtelijke ordening, nieuwe stedelijke ontwikkelingen en ruimtelijke kwaliteit in Noord-Holland.

3. De ARO bestaat uit een ambtelijk voorzitter en externe leden met een bijzondere deskundigheid op het terrein van landschapszorg, stedenbouw, cultuurhistorie en met aandacht voor water, natuur, economie en landbouw.

4. Gedeputeerde staten kunnen nadere regels geven omtrent de taak, werkwijze en samenstelling van de adviescommissie.

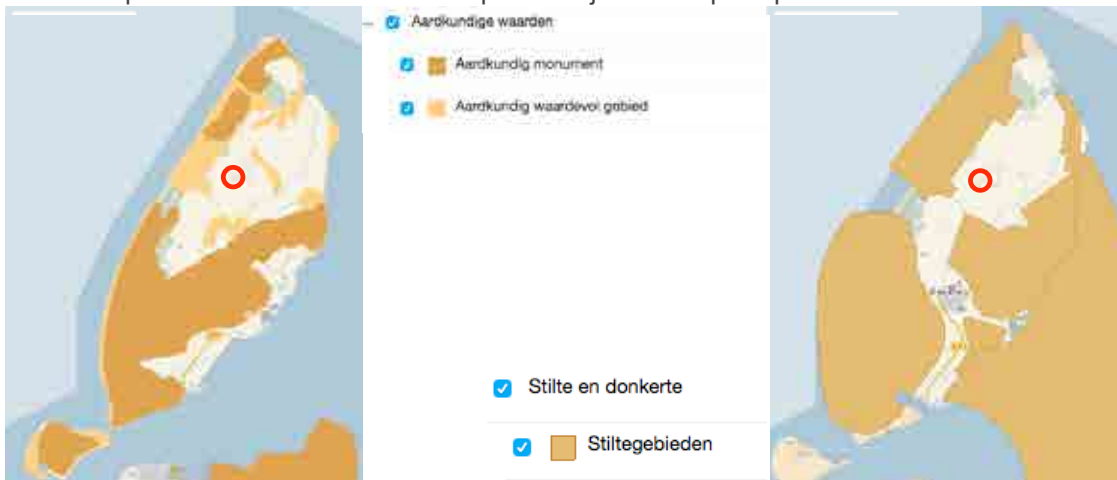
5. Gemeenten kunnen wanneer nut en noodzaak van de betreffende nieuwe stedelijke ontwikkelingen buiten Bestaand Bebouwd Gebied is aangetoond, in een vroeg stadium over ontwikkelingen op hun grondgebied gedeputeerde staten vragen om een advies van ARO.

Daarnaast wordt in hoofdstuk 3 met name in artikel 15 voorwaarden genoemd voor verstedelijking van het landelijk gebied, Ruimtelijke kwaliteitseis ingeval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in het landelijke gebied en voor windmolens.

1 Een bestemmingsplan dat in het landelijk gebied voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 5a of een nieuw landgoed als bedoeld in artikel 13a, voldoet aan de uitgangspunten zoals vermeld in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (PS d.d. 21 juni 2010) ten aanzien van:

- de kernkwaliteiten van de verschillende landschapstypen en aardkundige waarden als bedoeld in artikel 8;
- de kernkwaliteiten van de bestaande dorpsstructuur waaraan wordt gebouwd;
- de openheid van het landschap daarbij inbegrepen stilte en duisternis;
- de historische structuurlijnen;
- cultuurhistorische objecten.

Dit is ook gedaan in paragraaf 3.2.2. De ontwikkeling vindt niet plaats in aardkundig waardevol gebied. De grootschaligheid van het landschap wordt benadrukt door de al aanwezige bebouwing op het vliegveld. De nieuwbouw vormt hier geen uitzondering op. De openheid blijft gewaarborgd doordat de ontwikkeling wat betreft schaal ondergeschikt is aan deze enorme openheid. Het gaat hier niet om een stilte gebied, en de nieuwe ontwikkeling is ondergeschikt aan de bedrijvigheid die momenteel al bij vliegveld Texel aanwezig is, dit geldt ook voor de duisternis. In het donker is het vliegveld meestal gesloten met uitzondering van noodgevallen. De nieuwe ontwikkeling zou ook in het donker minimaal licht produceren. Dit wordt ook besproken bij de Texel principes en de Texelse kernwaarden in paragraaf 3.3.4



2 De toelichting van een bestemmingsplan geeft aan in welke mate ten aanzien van de in het eerste lid bedoelde functies rekening is gehouden met:

- de ontwikkelingsgeschiedenis van het landschap;
- de ordeningsprincipes van het landschap;
- de bebouwingskarakteristieken (architectuur, stedenbouw, openbare ruimte) ter plaatse;
- de inpassing van de nieuwe functies in de ruimere omgeving (grotere landschapseenheid);
- de bestaande kwaliteiten van het gebied (inclusief de ondergrond) als hiervoor bedoeld en de maatregelen die nodig zijn om negatieve effecten op deze kwaliteiten op te heffen in relatie tot de nieuwe functies.

Dit wordt allemaal in deze onderbouwing besproken, voornamelijk in hoofdstuk 2. De ontwikkeling vindt plaats in de strandpolder, Eierland. Strandpolders zijn groot en open met een simpele inrichting van het poldergrid. De grootsheid van het landschap geeft ruimte voor grootschalige productie, maar ook kan het grote bebouwing opvangen in zijn landschap. De bebouwing bestaat voornamelijk uit plukjes in het landschap, zowel boerenbedrijven, als kleine buurtschappen die opgenomen zijn in het weidse landschap. De overige bebouwing op het vliegveld is industrieel en grootschalig van uitstraling.

Het landschap heeft dus de mogelijkheid om een dergelijke ontwikkeling op te nemen.

3. Een bestemmingsplan dat voorziet in bestemmingen en regels die het bouwen of opschalen van een of meer windturbines binnen de op kaart 9 en op de digitale verbeelding ervan aangegeven herstructureringsgebieden mogelijk maken voldoet aan de uitgangspunten voor ruimtelijke kwaliteit zoals vermeld in het beleidskader wind op land (PS 15 december 2014).

n.v.t.

4. In het kader van de bestemmingsplanprocedure als bedoeld in het eerste lid wordt de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) om advies gevraagd over plannen met grote impact.

Dit zal hier ook gebeuren.

5. Gedeputeerde staten kunnen nadere regels stellen ten aanzien van de uitgangspunten als bedoeld in het eerste en derde lid teneinde te garanderen dat de ruimtelijke kwaliteit toeneemt.

Toetsing aan de Provinciale Ruimtelijke Verordening zoals hij tot 1 maart 2017 gold;

In de eerste plaats moet aangetoond worden dat er geen alternatief aanwezig is.

Binnen de gemeente Texel is geen ander vliegveld aanwezig, het dichtstbijzijnde vliegveld is vliegveld Den Helder Airport. Dit is een ander soort vliegveld, veel grootschaliger dan Texel International Airport.

De bebouwing kan niet binnen de bestaande bouwmogelijkheden en bestemming worden gerealiseerd. Rondom de verkeerstoren mag voor het zicht en de veiligheid van het vliegveld niet gebouwd worden. Hier is wel een bouwoppervlak voor gereserveerd en goedgekeurd, zie 3.3.2 vigerend bestemmingsplan.

In de tweede plaats moet het openbaar belang worden aangetoond. Vliegveld Texel is een grote toeristische trekpleister voor Texel. Het draagt ook bij aan de bereikbaarheid en veiligheid van Texel en vliegveld de Kooi. Het wordt namelijk gebruikt door het buitenlandse verkeer en de milieu en politievluchten en de trauma dienst. Daarnaast is Texel Airport een uitwijkhaven voor Den Helder Airport in geval van calamiteiten. Door de gevraagde uitbreiding kunnen de faciliteiten van dit vliegveld groeien wat de levensvatbaarheid en bereikbaarheid vergroten.

In de derde plaats moet de noodzaak worden aangetoond. De noodzaak voor de verdere uitbreiding komt voort uit de reële vraag van deze vliegtuig gerelateerde bedrijvigheid voor het restaureren van historische vliegtuigen. Dit is niet alleen een aanvulling om de levensvatbaarheid van het vliegveld te vergroten, dit is ook een mooie aanvulling op het luchtvaart- en oorlogsmuseum, deze activiteiten worden momenteel niet uitgeoefend.

In de laatste plaats moet de schade zoveel mogelijk worden voorkomen en de rest van de schade gecompenseerd. Er heeft een uitruil plaats gevonden tussen het vliegveld en een agrariër. Hierbij is vliegveld grond van bestemming gewijzigd naar agrarische grond. Dit is meer dan het gedeelte agrarische grond dat van bestemming werd gewijzigd naar vliegveld gronden. Hierdoor is er minder grond in gebruik voor het vliegveld.

Er wordt rekening gehouden met de verkavelingsstructuur die nu in het landschap zichtbaar is en om de openheid zo veel mogelijk te bewaren worden er doorzichten tussen de gebouwen gewaarborgd, de gebouwen komen ook niet direct aan de weg te liggen, maar er komt tussen de bebouwing en de weg een parkeerterrein zodat de nieuwe ontwikkeling aansluit bij de al aanwezige bebouwingsstrook.

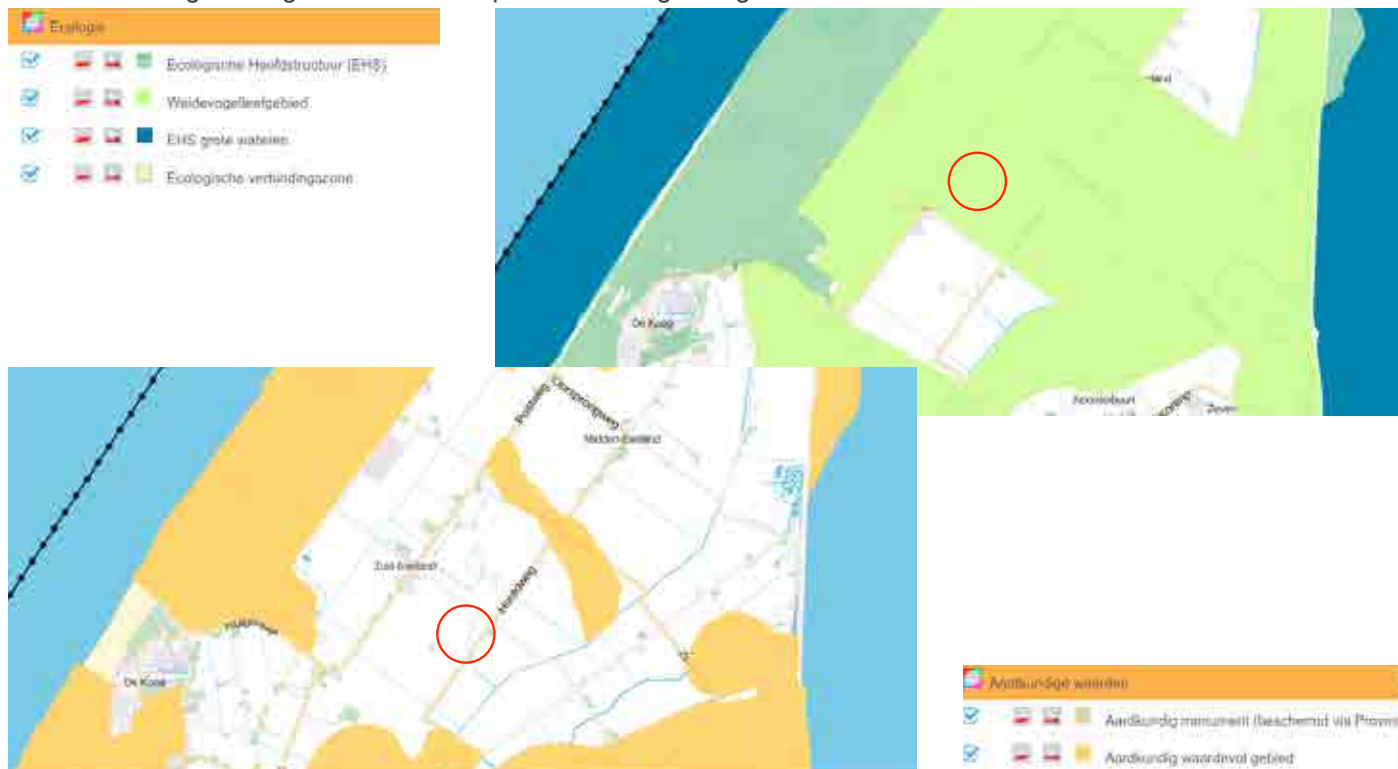
Hierdoor wordt de ontwikkeling op deze locatie als stedenbouwkundig aanvaardbaar geacht.

Dit houdt in dat voor de realisatie van een bedrijfsbestemming binnen de grenzen van Texel International Airport ontheffing verleend zou kunnen worden voor de uitbreiding van bestaande verstedelijking in het landelijk gebied.

Ten aanzien van „Ecologie” is vast te stellen, dat de planlocatie ligt in het “Weidevogelleefgebied”.

Voor het “Weidevogelleefgebied” geldt dat alleen gebouwd mag worden binnen een bestaand bouwvlak of uitbreiding hiervan.

De locatie van de uitbreiding sluit aan op het (bestaande) bouwvlak in het vigerende bestemmingsplan, dus het “nieuwe bouwvlak” is een uitbreiding van dit bestaande bouwvlak. Volgens het ecologisch onderzoek heeft de toevoeging van dit bouwvlak voor bedrijfsbebouwing geen invloed op dit weidevogelleefgebied. Vooral omdat de locatie waar de bebouwing plaats vindt al wordt gebruikt voor het landen van para's en voor het parkeren van auto's hierdoor heeft de nieuwbouw geen negatieve effecten op het weidevogelleefgebied.



3.2.4 Provinciale Milieuverordening.

De Provinciale Milieuverordening regelt o.a. de bescherming van aardkundige monumenten en stilte gebieden. Geen van deze gebieden grenzen aan de gewenste toevoeging van het bouwvlak voor de bedrijfsbestemming als aanvulling op Texel International Airport.

3.2.5 Provinciale beleidsnota Regionale Luchthavens

Op 5 juni 2010 is de Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) in werking getreden. Deze is op 9 juli 2016 herzien. Met deze regelgeving worden de besluitvormingsprocedures rond kleine luchthavens in Nederland vereenvoudigd. Daarnaast worden de taken en bevoegdheden voor deze luchthavens van het Rijk overdragen aan de provincies.

Concreet heeft de provincie met de nieuwe bevoegdheden de zeggenschap over:

- grootte en ligging luchthavens;
- opening en sluiting luchthavens;
- normen voor veiligheid en geluid;
- regels over gebruik, vluchtuitvoering, openingstijden etc.;
- eisen aan informatie- en rapportageplicht exploitant;
- instellen en samenstelling Commissie Regionaal Overleg.

De provincie Noord-Holland krijgt de bevoegdheid over de regionale (Hilversum en Texel) en kleinere luchthavens (waaronder helihavens, zweefvliegvluchthavens en MLA-luchthavens).

Op 5 juli 2010 heeft de Provincie Noord Holland de Provinciale beleidsnota Regionale Luchthavens vastgesteld.

Kader stellend voor deze beleidsnota zijn de volgende beleidsdocumenten:

- Het collegeprogramma 'Kort en Krachtig' en 'Krachtig, in balans' 2007-2011;
- Het Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013;
- De Provinciale Structuurvisie;
- De kader stellende notitie t.b.v. het beleid voor luchthavens van regionale betekenis.

Vliegveld Texel

Het gebruikelijke luchtverkeer op het luchtvaartterrein Texel bestaat in hoofdzaak uit:

- zakenluchtvaart, zowel met eigen vervoer als taxiluchtvaart;
- lesverkeer;
- recreatieve luchtvaart.

Het vliegveld beschikt over twee onverharde start- en landingsbanen. Het aantal vliegbewegingen fluctueert ongeveer tussen de 20.000 en 30.000. In 2009 werden 28.000 vliegbewegingen gemaakt en in 2017 nog maar 23.645 vliegbewegingen. Bij de berekening van de geluidszone is uitgegaan van 43.000 bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen en schroefaandrijving in het jaar 2000. Het maximum startgewicht bedraagt 6.000 kg. Het vliegveldbestuur kan ontheffing geven voor vliegtuigen met een hogere gewichtsklasse. Daarnaast is bij de berekening van de geluidszone uitgegaan van 2.920 helikopterbewegingen, 20 bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met straalaandrijving en 100 bewegingen met vaste vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving.

Het aantal arbeidsplaatsen dat direct aan Vliegveld Texel verbonden is bedraagt circa 65 Fte. Vliegveld Texel maakt een integraal onderdeel uit van het toeristisch product van Texel. Piloten en vooral parachutisten die speciaal voor hun sport naar Texel komen, zijn goed voor een fors aantal hotelovernachtingen en toeristische bestedingen per jaar. Daarnaast is Texel Airport ook een trekker voor de reguliere toeristen op Texel, het vliegveld trekt jaarlijks meer dan 250.000 bezoekers.

De ontwikkeling van het luchtvaartverkeer op het luchtvaartterrein Texel zal zich met name voordoen in het aantal terreinvluchten, inclusief paravoluchten, het overlandverkeer (red. vliegen boven land), het buitenlandse verkeer en de milieu en politievluchten. Daarnaast is Texel Airport een uitwijkhaven voor Den Helder Airport in geval van calamiteiten.

3.2.6 Verordening luchthavenbesluit Texel

De verordening luchthavenbesluit Texel is op 26-6-2014 in werking getreden.

Hierin staat aangegeven hoeveel geluidsbelasting het vliegveld mag veroorzaken, maximaal de waardes tussen de 50dB en 63,7 op de verschillende aangegeven punten, en dat er maximaal 100 militaire vliegbewegingen mogen plaatsvinden. Verder staan er wat voorwaarden in voor het gebruiken van het vliegveld voor andere dingen dan vliegveld gerelateerd gebruik, zoals motorcross terrein. De toevoeging van een vliegveld gerelateerd bedrijf wordt in dit besluit niet uitgesloten en door deze toevoeging wordt er ook niet over de geluidsbelasting heen gegaan.

3.2.7 Conclusie planontwikkeling getoetst aan provinciaal beleid.

Vastgesteld kan worden, dat deze ontwikkeling binnen de grenzen van Texel International Airport geen strijdigheden vertoont ten aanzien van het provinciale ruimtelijke beleid.

De nut en noodzaak voor deze ontwikkeling is door zowel het vliegveld als de ondernemer aangetoond.

Polderlandschap/openheid deze worden door deze ontwikkeling niet noemenswaardig aangetast.

Weidevogelleefgebied ondervindt geen hinder van deze ontwikkeling, aangezien deze locatie al gebruikt wordt voor parkeren en nog verder hiervoor wordt uitgebreid, zie ook het bijgevoegde ecologische onderzoek.

Bouwen buiten stedelijk gebied, geen toename van het aantal woningen, het totaal te bebouwen oppervlakte wordt niet vergroot.

Er is geen sprake van aardkundig waardevol gebied of stille gebied, de donkerte op Texel blijft gewaarborgd.

De vliegbewegingen blijven binnen de gespelde eisen, waardoor ook de geluidsnormen niet worden overschreden.

3.3 Gemeentelijk beleid.

3.3.1 Structuurvisie 2020.

Sinds september 2002 heeft de gemeente de beschikking over de nota "De toekomst van Texel - Structuurvisie 2020". In 2006 startte de gemeenteraad met het project "Ruimte voor ontwikkeling, samen zorgen voor de toekomst". De uitkomst daarvan is de geactualiseerde Structuurvisie 2020 'Texel op koers'.

Hierin staan de gewenste ontwikkelingen voor de economie, de ruimtelijke ordening en zorg en welzijn. De Structuurvisie vormt voor de komende jaren een toetssteen voor de beleidsbeslissingen op deze terreinen en geeft richting aan de uitwerking daarvan.

Het toekomstbeeld dat de gemeente voor ogen staat luidt kernachtig: "Texel 2020, een vitaal en springlevend eiland". Er wordt over het vliegveld geschreven dat het een economische bijdrage levert als toeristische trekpleister. Wel geeft het voor sommige mensen geluidsoverlast. Door voorgenomen uitbreiding zal de wettelijk bepaalde geluidszonering niet overschrijden. De verkeersoverlast zal beperkt worden door de extra parkeerplaatsen, die gerealiseerd kunnen worden doordat deze uitbreiding plaats kan vinden.

De toevoeging van de bedrijfsbestemming als aanvulling op het vliegveld past goed in de visie van de gemeente zoals omschreven in 'Texel op koers'

3.3.2 Vigerend Bestemmingsplan

In het bestemmingsplan Buitengebied 2013, vastgesteld op 12 juni 2013 heeft het de bestemming Verkeer – Luchtverkeer, Artikel 48.

48.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer – Luchtverkeer aangewezen gronden zijn bestemd voor:

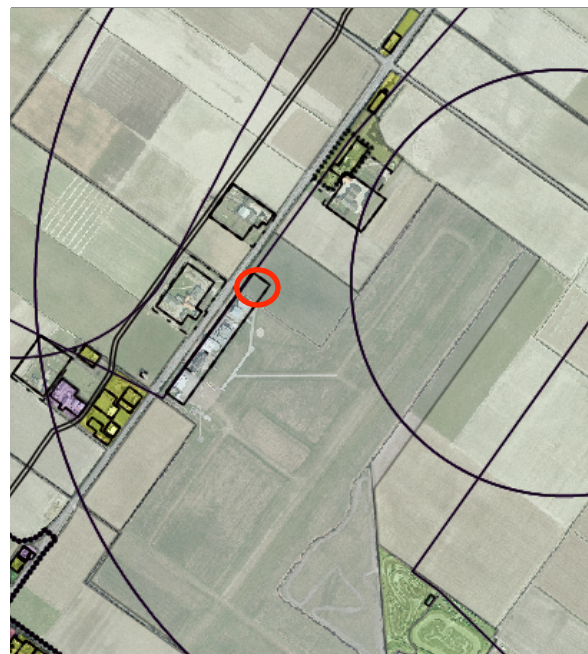
- a. gebouwen en terreinen ten behoeve van de luchtvaart;
- b. wonen ten behoeve van het vliegveld;

met daaraan ondergeschikt;

- c. detailhandel;
- d. uitoefening van beroep aan huis of een kleinschalige bedrijfsmatige activiteit zoals genoemd in Bijlage 4 in bijlagen bij de regels dan wel een activiteit die voor wat betreft aard en omvang gelijk te stellen is aan de in deze bijlage vermelde activiteiten;
- e. kleinschalige duurzame energieopwekking;
- f. vliegtuigonderhoudbedrijf;
- g. spotterplaats;
- h. paracentrum;
- i. tentoonstellingsruimte;
- j. verblijfsrecreatie in de vorm van een hotel;
- k. horeca;
- l. overige luchtvaart gerelateerde bedrijven;
- m. verblijfsrecreatie in de vorm van logies met ontbijt;

en daarbij behorende:

- n. tuinen, erven en terreinen;
- o. wegen, paden en parkeervoorzieningen;
- p. water;
- r. gebouwen en overige bouwwerken.



Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben bij besluit van 09 juli 2013 (kenmerk 65549/212476) een reactieve aanwijzing gegeven voor de onderdelen "binnenplanse wijziging zonne-akkers" en "uitbreiding bouwvlak luchthaven Texel". De provincie heeft geen zienswijze kunnen indienen tegen deze ontwikkeling, "uitbreiding bouwvlak luchthaven Texel". De uitbreiding van dit bouwvlak is volgens de provinciaal ruimtelijke verordening een vorm van verstedelijking in het landelijk gebied. Artikel 14 lid 1 van de verordening bepaalt dat verstedelijking van het landelijk gebied niet is toegestaan tenzij het plan voldoet aan de afwijkingsregels uit het tweede lid van artikel 14 in de verordening. Voor de noodzaak voor de uitbreiding van het bouwvlak is de reële vraag van vliegtuig gerelateerde bedrijvigheid van derde niet afdoende. Er is geen weging ten aanzien van de uitbreiding van het bouwvlak in relatie met de ruimtelijke kwaliteitseisen uit artikel 15.

In deze onderbouwing is uitgebreider ingegaan op artikel 15 van deze verordening, artikel 14 is in de nieuwe verordening komen te vervallen. Hierdoor is dit bezwaar weggenomen, en is de grond voor de reactieve aanwijzing komen te vervallen. Hierdoor zou deze ontwikkeling wel binnen dit bestemmingsplan passen. De functie van vliegtuigonderhoudsbedrijf en overige luchtvaart gerelateerde bedrijven zijn binnen deze bestemming toegestaan. Het gaat hier om een bedrijvenbestemming voor luchtvaart gerelateerde bedrijven binnen de bestemming vliegveld, zonder bouwvlak.

De locatie ligt buiten het bouwvlak, dus hier mag geen bedrijfsbebouwing worden gebouwd, het mag alleen ingericht worden ten behoeve van het vliegveld.

3.3.3 Beeld van Texel

Nieuwe land, polder Eierland

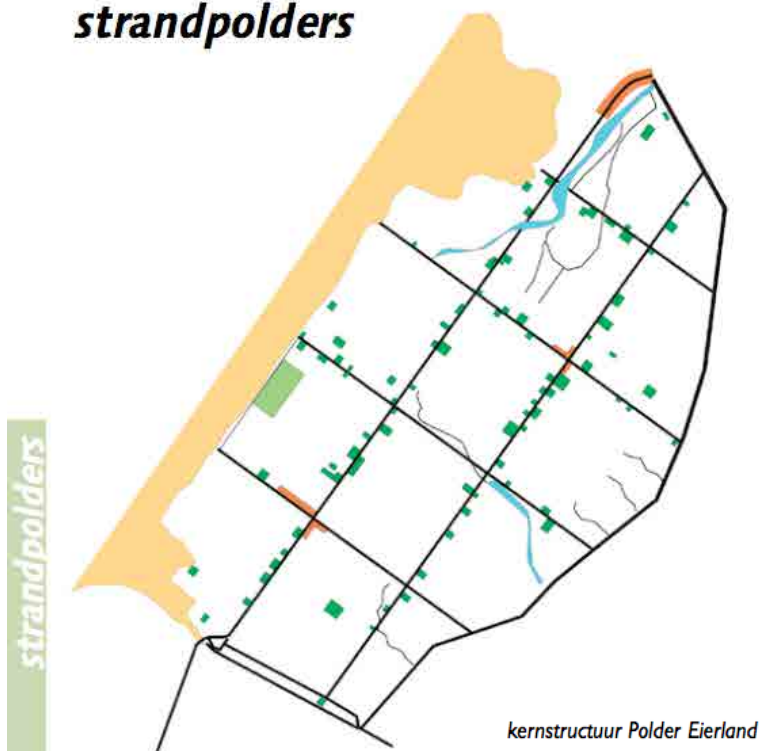
Strandpolders, ingesloten strandvlakten, liggen boven NAP en gerelateerd aan de Noordzee.

Het landschap van de strandpolders is groot en open met de duinen als indrukwekkend achtergronddecor. Ze kennen een simpele inrichting van rechte wegen in grote vierkanten en een sequentie van losse erven erlangs. Dwars door deze menselijke orde kronkelen oude natuurlijke krekens. Het nieuwe poldergrid laat de oude ondergrond er doorheen schijnen. Met deze strandpolders onderscheidt Texel zich aangezien deze open polders nergens op de andere waddeneilanden of in Noord Holland op deze manier voorkomen.

Eierland

Polder Eierland is met zijn enorme afmeting en zandkleurige bodem indrukwekkend te noemen. De maat van Polder Eierland geeft ruimte voor grootschalige productie die elders op het eiland niet past. Oneindige zandige vlakten met hier en daar een boerderij vormen al sinds de Zeeuwse en Groninger boeren hier kwamen grote delen van het jaar het polderbeeld.

strandpolders



Lagen

De bijzondere gelaagde structuur van de polder van de nieuwe rechte wegen en oude kronkelende watergangen is ruimtelijk nauwelijks beleefbaar. Er is geen beplantingsstructuur langs de wegen of langs de watergangen. Zeespiegelstijging en toenemende zoute kwel zullen tot aanpassingen in het watersysteem van de polders leiden. Daarmee zal ruimtelijk een nieuwe 'laag' worden toegevoegd aan de bestaande gelaagde structuur. Hiermee ontstaat een kans om de polder beleefbaarder en aantrekkelijker te maken voor recreatief medegebruik.

Erven

In Polder Eierland liggen ongeveer 55 grote erven. De erven hebben klinkende namen als Wageningen, Rotterdam, 's-Hertogenbosch, Dordrecht, Gent, Antwerpen en Breda. De namen getuigen van de pioniersmentaliteit van de oorspronkelijke boeren die overal vandaan kwamen. Er is dan ook geen typische strandpolderarchitectuur. De erven zijn naar eigen oorsprong en smaak gebouwd. Je vindt hier het rivierentype, de noordhollandse stolp en varianten op de kop- romp- staar t. Wat opvalt aan de erven in de strandpolders is dat de erfbeplanting vaak ontbreekt. Er staan nauwelijks singels rondom of boomgaarden naast de boerderij. Af en toe een grote boom voor of achter. Erven met stevige beplanting maken de polderstructuur ruimtelijk veel sterker leesbaar.

De meeste erven liggen al op de kaart van 1880. Er zijn in de afgelopen honderd jaar niet veel erven bijgekomen. De meeste bebouwing heeft rond de dorpen plaatsgevonden. Er is in de structuur van de polder ruimte voor meer erven. Markante erven verrijken de polder. Beplante erven maken de grote open polder ruimtelijk leesbaar en 'meetbaar'.

3.3.4 Texelprincipes en kernwaarden

De voorgenoemen ontwikkeling moet getoetst worden aan de 7 Texelprincipes en de Texelse kernwaarden.

1. vertrek vanuit natuur en landschap
- 2 koppel schoonheid aan schoonheid
- 3 ga voor echt Texels en Texels eigen
- 4 beweeg met de seizoenen mee
- 5 ruim op en revitaliseer
- 6 koester eenheid in diversiteit
- 7 blijf juttten en innoveren

Vertrek vanuit natuur en landschap,
Het landschap van deze polder is grote

Doordat het aansluit op het lint van de bebouwing van het vliegveld refereert het aan een lintdorp wat in dit type landschap van oudsher voorkomt.



Ga voor echt Tessels en Texels eigen,

Texel kenmerkt zich ten opzichte van de andere wadeneilanden met dit internationale vliegveld. Door dit vliegveld internationaal beter op de kaart te zetten zet je Texel beter op de kaart en zal dit een goede ontwikkeling zijn voor Texel.

Koester eenheid in diversiteit,

De verschillende functies bij het vliegveld zijn allemaal vliegveld gerelateerd, maar allemaal anders en daardoor versterken ze elkaar. Er is voor ieder wat wils. Door de uiterlijke verschijningsvorm ook wat betreft maat en schaal op elkaar aan te sluiten, wat noodzakelijk is ook voor de functie kan dit wat betreft uitstraling juist weer verschillen. Door een kwalitatief hoogwaardig ontwerp te maken van dit loodsachtige gebouw vormt dit een mooi statement als afsluiting van deze lintbebouwing.



Bloesem in het seizoen,

Elk seizoen heeft zijn eigen karakter op het vliegveld komt dit ook sterk naar voren. In de zomer is het hier een drukte van belang met toerist en Texelaar om de springen, rondvluchten te doen, het museum te bezoeken of heerlijk op het terras naar de vrolijke kleuren in de lucht te kijken. In het voor en naseizoen is dit op mooie dagen ook het geval. Maar met minder weer wordt het vliegveld vooral gezocht door bezoekers van het museum, mensen met een vliegtuig die Texel een bezoek brengen en forenzen die reizen per vliegtuig. Door de toevoeging van een functie zal dit niet veranderen.

Blijf juttten, pionieren en innoveren,

Om het vliegveld een beter toekomstperspectief te geven is het noodzakelijk om extra bedrijvigheid aan te trekken. Die de bestaande bedrijvigheid versterkt. Zo versterkt deze nieuwe ontwikkeling het bestaande museum door hierop aan te sluiten met rondleidingen voor de authentieke vliegtuigen en helikopters. Verder is het restaureren van deze historische vliegtuigen en helikopters uniek in Nederland. Dit wordt nu op meerdere locaties gedaan, die eigenlijk door de ligging grootte en verspreidheid niet ideaal zijn. Doordat hier een locatie voor komt kan er ook kennisoverdracht plaats vinden wat weer aansluit bij de visie om van Texel een kenniseiland te maken.

Koppel schoonheid aan schoonheid,

Door de zonnepanelen op het dak van de nieuwbouw zo te positioneren dat landende vliegtuigen hier niet of nauwelijks door gehinderd worden kan je een duurzaam gebouw maken dat toch goed bij de functie past. Door hoge isolatie waarden en nieuwe hoogwaardige technische snufjes toe te passen kan er een schoon gebouw worden gerealiseerd wat bijdraagt aan de schone uitstraling van het vliegveld.

Ruim op en revitaliseer.

Met deze ontwikkeling wordt de rommelige parkeersituatie opgeruimd en verbeterd. Dit wordt gedaan door deze mooi in te passen in een totaaloplossing voor het parkeren zoals in alinea 2.3 bij de herinrichting van het perceel is omschreven.

Voor de uitbreiding van het vliegveld met een aan het vliegveld gebonden bedrijfsbestemming wordt er voortgeboord op de bebouwingsstrook die langs de postweg is gegroeid. Met hier en daar een doorkijk er tussen door richting het open landschap. Het parkeerterrein wordt landschappelijk ingepast zodat het landschap ook tussen de gebouwen door loopt en het geheel een groenere uitstraling krijgt.

De nieuwe functie biedt veel mogelijkheden voor Texel, het draagt bij aan de werkgelegenheid zoals in bijlage 2 is aangegeven, 1,5 fte, het voegt wat toe aan de leisure mogelijkheden op het vliegveld, en het versterkt het vliegveld als geheel.

De versterking van de leisure mogelijkheden van het vliegveld die vooral met mooi weer in trek is, krijgt hierdoor ook een versterking van de slechtweer mogelijkheden. Door de samenwerking met het museum krijgt deze ook weer een impuls.

De Texelse kernwaarden:

1. Rust en ruimte
2. Grote afwisseling in landschappen en landgebruiksvormen
3. De Texelse identiteit
4. Het specifieke eilandkarakter
5. Nachtelijke duisternis
6. Maritieme monumenten

De rust en ruimte wordt niet aangetast door de toevoeging van deze bedrijfsbestemming bij het vliegveld. De vlieg-bewegingen zijn gebonden aan wettelijke kaders waarbinnen geopereerd wordt. De huidige vliegbewegingen zullen daarom ook niet noemenswaardig toenemen.

De ontwikkeling past binnen dit grootschalige polderlandschap, waar de nieuwe bebouwing voor wat betreft maat en schaal goed aansluit.

De bebouwing sluit aan bij de maat en schaal van het grootschalige polderlandschap. De nachtelijke duisternis blijft gehandhaafd, aangezien hier in de nacht in principe geen activiteiten plaats zullen vinden, net als op de rest van het vliegveld, alleen met calamiteiten.

3.3.5 Conclusie planontwikkeling getoetst aan gemeentelijk beleid

Het plan past niet binnen het vigerende bestemmingsplan, maar wel binnen de kaders van de structuurvisie.

3.4 Conclusie

De uitbreiding van het vliegveld met een bedrijfsbestemming past binnen alle beleidskaders, met uitzondering van het bestemmingsplan. Het open landschap op grote schaal wordt door deze ontwikkeling niet aangetast, zoals ook al eerder in deze onderbouwing is aangegeven.

4. Beeldkwaliteit

4.1 Beeldkwaliteit als onderdeel van provinciaal ruimtelijk beleid

In de Structuurvisie 2040 is het maken van een 'beeldkwaliteitsplan' verplicht gesteld voor nieuwe ontwikkelingen. De intentie van de provincie daarbij is samengevat in het credo "behoud door ontwikkeling", waarbij een sterke nadruk wordt gelegd op 'regionale identiteit' en 'ruimtelijke kwaliteit'.

Voor de onderhavige ontwikkeling, waarbij sprake is de uitbreiding van een hangaar binnen de bestemmingsgrenzen, wordt een beknopte beeldkwaliteitsparagraaf geacht voldoende inzicht te geven in de gevolgen van de ingreep voor de bestaande beeldkwaliteit.

De volgende vijf elementen worden van belang geacht voor een beeldkwaliteitsplan:

- ° aandacht voor de ontwikkelingsgeschiedenis;
- ° aansluiting bij de ordeningsprincipes van het landschap (omgeving);
- ° aansluiting bij de bebouwingskarakteristiek (architectuur, stedenbouw, openbare ruimte);
- ° inpassing van het plangebied in de bredere omgeving (grotere landschapseenheid);
- ° aandacht voor de bestaande kwaliteiten van het gebied en voor de maatregelen om negatieve effecten op deze kwaliteiten op te heffen.

Er zijn concrete plannen voor wat betreft de inrichting en bebouwing van het perceel. Het sluit aan op de bestaande bouwstrook. De bebouwing past in maat en schaal bij de bestaande bebouwing. Er is een doorzicht tussen de verschillende gebouwen, zodat het achterland zichtbaar blijft en er geen bebouwingswand ontstaat. Rondom de parkeerplaatsen zal groen behouden blijven en bij de parkeer vlakken komen groen stroken zodat er geen aaneengesloten verhard vlak ontstaat. De groen stroken zullen passend aan het omliggende landschap ingericht worden met gebiedseigen beplanting. Hierdoor knapt het gehele vliegveld op omdat ook de bestaande parkeerplaatsen in dit plan worden meegenomen zodat er een mooi geheel ontstaat. Aan de buitenzijde van de bebouwing zal een groenstrook komen tussen de bebouwing en de verharding, als afsluiting van de verharding komt nogmaals een groenstrook. Hierdoor vind er een groene overgang plaats tussen het openlandschap en het vliegveld. Dit refereert weer naar de boom-singels uit het polderlandschap en is een verbetering voor het huidige aanzicht.

4.2. De gemeentelijke welstandsnota

Van toepassing is de herziene Gemeentelijke Welstandsnota van 2008.

Het gebied waarin Texel International Airport ligt is welstandsvrij; er zijn daarom geen gebiedsgerichte criteria gesteld.

Bij het onderhavige initiatief is ook geen specifiek object betrokken, vallend onder thematisch beleid.

Er behoeft geen advies te worden gevraagd aan de gemeentelijke commissie ruimtelijke kwaliteit.

Dit is wel gebeurd, De commissie heeft een positief advies gegeven over deze ontwikkeling.



4.3 Beeldkwaliteitsplan bestemmingsplan Buitengebied

In het beeldkwaliteitsplan van het bestemmingsplan Buitengebied 2013, vastgesteld op 12 juni 2013, Texel in ontwikkeling, staan instrumenten om de beeldkwaliteit van het buitengebied te sturen. Het vliegveld ligt in het gebied strandpolders. Voor de bedrijfskorrels in de strandpolders gelden de volgende criteria:

Grootschalige bebouwing in agrarische volumes, schuurmodel

Eigentijdse interpretatie agrarische volumes

Ensembles maken, eenheid tussen bouwdeelen

Voorkant maken naar de weg

Ritmisch kappensilhouet

Geen opvallende en schreeuwerige benamingen

Natuurlijke materialen, duurzame uitstraling



Dit komt terug in deze ontwikkeling, de nieuwbouw is een moderne interpretatie van een grote agrarische schuur, het vormt een ensemble met de bestaande loodsen, de voorkant is gemaakt naar de wegzijde, met de kapvorm, het is een ritmisch kappensilhouet met de kappen haaks op de weg, er is geen schreeuwerige reclame en het krijgt een duurzame uitstraling door de zonnepanelen en de hoge isolatie waardes.

4.4 Conclusie

Er worden vanuit de welstandsnota geen voorwaarden aan de beeldkwaliteit gesteld, maar het plan moet wel voldoen aan de beeldkwaliteitseisen zoals opgenomen in het beeldkwaliteitsplan behorende bij het bestemmingsplan buitengebied, hieraan wordt ook voldaan.

5. Milieubeperkingen en omgevingsaspecten

5.1 Milieu

5.1.1 Bodem en grondwater

Volgens het bodemloket is er geen vervuiling bekend, bij de bouw aanvraag zal een bodemonderzoek aangeleverd worden.

5.1.2 Watertoets

De verhardingssituatie kan zich door het voorliggende initiatief wijzigen. In overleg met Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en de gemeente zal gekeken moeten worden of en hoe de toekomstige verharding gecompenseerd zal moeten worden, binnen het bestemmingsvlak. Dit wordt gedaan op het moment dat er inzicht is in de daadwerkelijke verhardingstoename. De bestaande sloot zal gehandhaafd worden. In het verleden is er door het Hoog Heemraadschap Hollands Noorderkwartier al een overgang gemaakt. Hiervan zal gebruik gemaakt worden bij de nieuwe ontwikkeling.

In of aan het bouwwerk zullen geen materialen worden toegepast, welke een verontreinigende werking hebben op hemelwater en/of grondwater.

5.1.3 Bedrijven en milieuzonering

De bedrijfs- en milieuzonering ter plaatse verandert niet. Er wordt uitgebreid met een branche gerelateerd bedrijf, met een loods voor het restaureren van historische vliegtuigen. Deze heeft geen noemenswaardige invloed op de bedrijfs- en milieuzonering ter plaatse.

5.1.4 Geluid

De geluidszone voor vliegveld Texel is wettelijk bepaald. Deze zal niet worden overschreden met de nieuwe ontwikkeling. Het bedrijf dat wordt gerealiseerd is geen geluidsgevoelige object.

Specifiek beleid voor de bestaande luchthavens Hilversum en Texel.

De RBML leidt ook tot een andere geluidsnormering, omdat de huidige (specifiek Nederlandse)

Bkl-norm voor de kleine luchtvaart wordt vervangen door de Europees gestandaardiseerde Lden norm.

De nieuwe normsystematiek leidt bij een gelijkblijvend gebruik van de luchthaven in vergelijking tot de huidige situatie tot een veel kleinere geluidszone waarbinnen niet gebouwd mag worden. Dit komt door het verschil in normeringssystematiek. Het gevolg hiervan is dat eventuele ruimtelijke ontwikkelingswensen binnen de huidige 47 Bkl-zone van de luchthavens Hilversum en Texel die nu nog onmogelijk (of slechts zeer beperkt mogelijk) zijn, desgewenst in principe wel gerealiseerd kunnen worden als de betreffende locatie zich buiten de nieuwe 56 Lden-zone bevindt. Dit kan voor de luchthavens leiden tot een ongewenste situatie, waarbij de hoeveelheid woonbebouwing in de directe omgeving toeneemt (en daarmee ook het aantal potentieel gehinderde omwonenden).

Om dergelijke gevolgen tegen te gaan wordt het wettelijke afwegingsgebied (van 56 dB(A) Lden tot 48 dB(A) Lden) uitgebreid met het gebied tussen de contour van de 48 dB(A) Lden en de huidige 47 Bkl-zone (zie onderstaande schematisch weergave). Hiermee wordt feitelijk de situatie van voor het in werking treden van de RBML gehandhaafd. In de besluitvorming over nieuwe (gewenste) ruimtelijk ontwikkelingen (i.c. de nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen zoals het woningbouwplan Ter Sype) in het (vergrootte) afwegingsgebied wordt een integrale afweging gemaakt tussen de gewenste ontwikkeling, de gevolgen voor omwonenden (eventuele toename van het aantal gehinderden) en de 'bestaande rechten' van de luchthavens Hilversum en Texel (toename aantal klachten en eventuele beperkingen van de bedrijfsvoering).

5.2 Verkeersaspecten

De huidige inrit blijft intact en het aantal verkeersbewegingen neemt niet noemenswaardig toe. De doorstroom wordt alleen veel groter door het toenemende aantal parkeerplaatsen, waardoor er minder kans op gevaarlijke situaties is. Het nieuwe bedrijf, een hangaar voor het restaureren van historische vliegtuigen, zal een verwaarloosbare verkeersaantrekkende werking hebben op de totale verkeersaantrekkende werking van het huidige vliegveld, van meer dan 250.000 bezoekers per jaar. De vliegbewegingen zullen hiermee ook niet noemenswaardig toenemen en moeten binnen de bestaande normen blijven. De risico's blijven daarmee ook gelijk.

5.3 Luchtkwaliteit

Bij ontwikkelingen is in algemene zin onderzoek nodig naar de bestaande luchtkwaliteit en de effecten, die de realisatie van die ontwikkelingen daarop zal hebben.

15 november 2007 is de "Wet Luchtkwaliteit" (Stb.2007,434) in werking getreden.

Deze wet voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen.

Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Een project draagt in niet betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging als de 3%-grens niet wordt overschreden. De 3%-grens is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM10) of stikstofdioxide (NO2). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m3 voor zowel PM10 als NO2.

Luchtkwaliteitseisen vormen onder de nieuwe „Wet Luchtkwaliteit“ geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL.

Met de voorgenomen ontwikkeling wijzigt de uitstoot van fijnstof ter plaatse niet; dit heeft dan ook geen invloed op de luchtkwaliteit ter plaatse.

5.4 Externe veiligheid

Op basis van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen dient in ruimtelijke plannen aandacht geschonken te worden aan de risico's die zijn verbonden aan risicovolle inrichtingen.

Volgens de "Risicokaart Noord-Holland" zijn in de wijdere omgeving van de planlocatie geen risicovolle bedrijven, vaar-, rail- of autowegen, waarover risicovolle transporten plaats vinden.

Alle grote vliegvelden voor burgerluchtvaart en alle militaire vliegvelden in Nederland staan op de risicokaart. Het gevaar is dat een vliegtuig of helikopter neerstort. Dat kan in een gebied met bebouwing gebeuren of in een 'buitengebied'. Maar het meest waarschijnlijk gebeurt dit op of vlakbij een start- of landingsbaan, binnen een gebied van ongeveer 300 meter breed en een kilometer ervoor en erna. Dit gebied wordt Zone-1 genoemd. Het is op de risicokaart als een rechthoekige strook te zien. Een vliegtuigongeluk leidt vaak tot veel dodelijke slachtoffers. Overlevenden hebben vooral brandwonden en botbreuken. Soms komen er gevaarlijke stoffen vrij. Als een toestel in een woongebied neerstort, is het aantal slachtoffers en gewonden nog hoger. Door voorgenomen ontwikkeling zal dit risico niet significant toenemen.



Risicokaart Noord Holland

5.5 Cultuurhistorie

Op de aardkundige waarden kaart uit de PRV valt af te lezen dat de ontwikkeling plaats vindt buiten het aardkundig waardevol gebied en ook geen aardkundig monument bevat. De ontwikkeling heeft dus geen invloed op de aardkundige waarden van Texel.



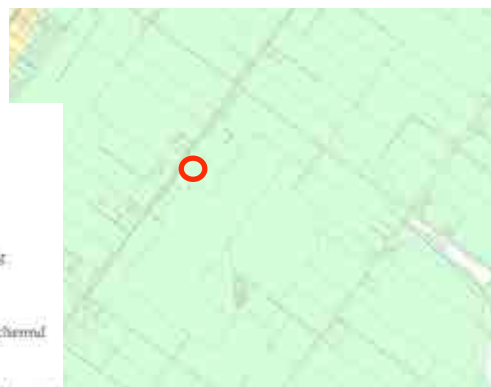
Aardkundige waarden

- Aardkundig monument
- Aardkundig waardevol gebied

Leidraad Landschap en Cultuurhistorie



Archeologische verwachtingskaart gemeente Texel



5.6 Archeologie

Volgens de verwachtingskaart van de provincie uit 'Leidraad Landschap en Cultuurhistorie' vastgesteld door GS op 21 juni 2010 is er geen hoge archeologische verwachtingswaarde van provinciaal belang.

Uit gemeentelijk onderzoek uitgevoerd door Vestigia in 2007 blijkt echter dat het vliegveld en zijn omgeving een lage archeologische verwachtingswaarde heeft. Archeologie vormt hierdoor geen belemmering voor de uitvoer van dit project. Ook is er geen sprake van een archeologische dubbelbestemming in het bestemmingsplan. Hierdoor vormt dit geen belemmering voor deze ontwikkeling.

5.7 Natuurwaarden / Habitatrichtlijn -Vogelrichtlijn / Wet natuurbescherming

Met betrekking tot de flora en fauna in de Wet natuurbescherming kan gesteld worden dat de uitbreiding van het bestaande bouwvlak naar een stuk grond, wat al in de planning staat om verhard te worden voor parkeerplaatsen, geen noemenswaarde bedreiging vormen voor de in de omgeving aanwezige, al dan niet beschermde vogels en zoogdieren.

Daarbij kan worden opgemerkt, dat in de directe nabijheid, op een afstand van ongeveer een kilometer, van het perceel een zeer omvangrijk natuurgebied aanwezig is met uiteraard voldoende mogelijkheden voor verblijf en foerage van de hier bedoelde diersoorten.



Structuurvisie Weidevogelleefgebied



Geluid en visuele hinder zijn twee aspecten die een rol spelen in verstoring van fauna door het vliegverkeer. Door betreding of verharding kunnen soorten en habitats worden aangetast. De effecten van het vliegverkeer op gebieden die wettelijk zijn beschermd door de Wet Natuurbescherming moeten via een vergunningsprocedure worden getoetst aan de instandhoudingsdoelstellingen uit het (ontwerp) aanwijzingsbesluit, dan wel het Natura 2000 beheerplan waarin die nader zijn uitgewerkt. Indien in de beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet sprake is van mogelijke significante effecten op beschermde soorten of habitats, komen mitigerende en zo nodig ook compenserende maatregelen in beeld.

Voor deze toetsing geldt een externe werking, m.a.w. ook bij activiteiten in de directe nabijheid van een beschermd gebied, kan onderzoek naar significante effecten van de activiteit op het betreffende gebied worden verplicht.

Om verstoring van fauna zoveel mogelijk te voorkomen en ook om effecten door betreding of verharding te voorkomen, kiest de provincie ervoor om in gebieden die beschermd worden door de Wet natuurbescherming geen nieuwe luchthavens en/of tijdelijke ontheffingen voor vliegactiviteiten met (hulp)motor toe te staan. Voor zweefvliegen (met lier) en opstapplaatsen voor ballonvaart geldt deze beperking in principe ook, tenzij uit de Natura 2000

Uiteraard zal bij de uitvoering van de werkzaamheden - voor zover aan de orde - rekening worden gehouden met het gestelde in de Wet natuurbescherming zoals bijvoorbeeld m.b.t. het broedseizoen en zal indien nodig bij nieuwe ontwikkelingen aanvullend onderzoek gedaan worden. Uit het ecologische onderzoek is gebleken dat er geen problemen te verwachten zijn bij deze ontwikkeling door het huidige ruimtegebruik.

5.8 Duurzaam bouwen

Bij toekomstige bouwplannen zal worden uitgegaan van een uitvoering conform de richtlijnen van het 'Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen'

5.9 Conclusie

Aan de milieukundige situatie veranderd weinig, dit vormt daardoor geen belemmering voor de ontwikkeling van dit project. Er moet wel rekening gehouden worden met het broedseizoen en indien noodzakelijk aanvullend flora en fauna onderzoek gedaan worden.

6. Uitvoerbaarheid

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

☐ Wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient de gemeente bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning o.a. inhoudende een grote planologische afwijking, overleg te plegen met betrokken waterschappen en diensten van Rijk en provincie die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan of bij het project in geding zijn. Dit plan omvat zo'n kleine afwijking dat dit als het al nodig is geen problemen op gaat leveren omdat het zoals in deze ruimtelijke onderbouwing is aangegeven geen problemen te verwachten zijn.

☐ Tervisielegging ontwerp

Het ontwerp bestemmingsplan, zal na publicatie voor 6 weken ter inzage worden gelegd. De zienswijzen worden door de raad in de besluitvorming meegenomen.

☐ Vaststelling bestemmingsplan

Het bestemmingsplan wordt na de tervisielegging binnen 12 weken door de raad vastgesteld.

Hierna wordt het wederom voor 6 weken ter inzage gelegd en staat er beroep tegen open.

6.2 Economische/financiële uitvoerbaarheid

Het voorliggende plan is een initiatief van Texel International Airport, Postweg, De Cocksdorp, en Rednose, Boermansweg 5, 1761 LK Anna Paulowna.

De kosten van de mogelijk toekomstige nieuwbouw zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

Met betrekking tot het planschade-risico zal tussen gemeente en de initiatiefnemer een (standaard) overeenkomst worden gesloten.

6.3 Conclusie

Voor de uitvoerbaarheid van het plan zijn geen belemmeringen.

bijlage 1

Nut en Noodzaak bouwmogelijkheden Texel Airport

1. ORGANISATIE

1.1. Organisatie algemeen

Het doel van Texel Airport NV is de aanleg, het onderhoud, de ontwikkeling en de exploitatie van het luchtvaartterrein.

Vanaf 1937 heeft het vliegveld Texel officieel een plek gekregen in de Nederlandse luchtvaart. In de beginperiode werd Texel gebruikt om de verbinding van Texel met het vasteland te onderhouden, aangezien de veerdienst in die tijd ook nog in de kinderschoenen stond. Na een onderbreking van enige jaren als gevolg van de Tweede Wereldoorlog, werd in 1952 de NV Luchtvaartterrein Texel opgericht. De Staat der Nederlanden, de Gemeente Texel, de Provincie Noord-Holland en de Kamer van Koophandel werden aandeelhouder.

De Provincie Noord-Holland en de Staat der Nederlanden zijn sinds december 2008 geen aandeelhouder meer.

Afgelopen jaar zijn de aandelen van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Noordwest-Holland over gegaan naar de Stichting Da Vinci Comité.

Na deze overdracht is de aandelenverhouding als volgt:

• Gemeente Texel	250 stuks	47,6%
• St. Vrienden van LVT	250 stuks	47,6%
• Stichting Da Vinci Comité	25 stuks	4,8%

1.2. Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen houdt namens de aandeelhouders toezicht op de statutair directeur. De Raad van Commissarissen wordt benoemd door de algemene vergadering van aandeelhouders op voordracht van de gemeente Texel (twee commissarissen), de Stichting Vrienden Luchtvaartterrein Texel (twee commissarissen) en de Stichting Da Vinci Comité (één commissaris)

2. MIDDELEN

2.1. Personeel

De functie van directeur-havenmeester wordt vanaf 1 mei 1982 vervuld door de heer [naam]. Daarvoor was de heer [naam] vanaf 1 april 1974 in dienst als assistent havenmeester.

De heer [naam] sinds 1 juli 2004 bij onze NV in vaste dienst. Daarvoor was hij reeds enige jaren parttime in dienst en vanaf januari 2010 is hij tevens adjunct directeur. De functie van secretaris/administrateur wordt sinds 1 januari 1987 vervuld door de heer [naam]. Vanaf 1 januari 2007 vervult hij deze taak op part-time basis.

De dagelijkse administratie wordt door [naam] uitgevoerd.

2.2. Terrein

2.2.1. Algemeen

In eigen beheer worden de landingsbanen en taxibanen gemaaid en geverticuteerd. Tot de normale onderhoudswerkzaamheden behoren het bestrijden van onkruid en het bemesten van het terrein. Het grasgewas van het omringende terrein is verpacht.

Als landingsbanen zijn in gebruik:

Baan 04-22	lengte 1.115 meter
Baan 31-13	lengte 630 meter

Verder staat een verlichte helikopterlandingsplaats ter beschikking van 30 x 30 meter, die in mei 2016 is omgebouwd tot een zogenaamde Circle-H door het bedrijf Orga uit Schiedam. De helispot bestaat nu volledig uit LED verlichting.

Het tankplatform bestaat uit een vloeistofdichte vloer (35 x 12,3 meter).

3. ACTIVITEITEN

3.1. Luchtvaartactiviteiten

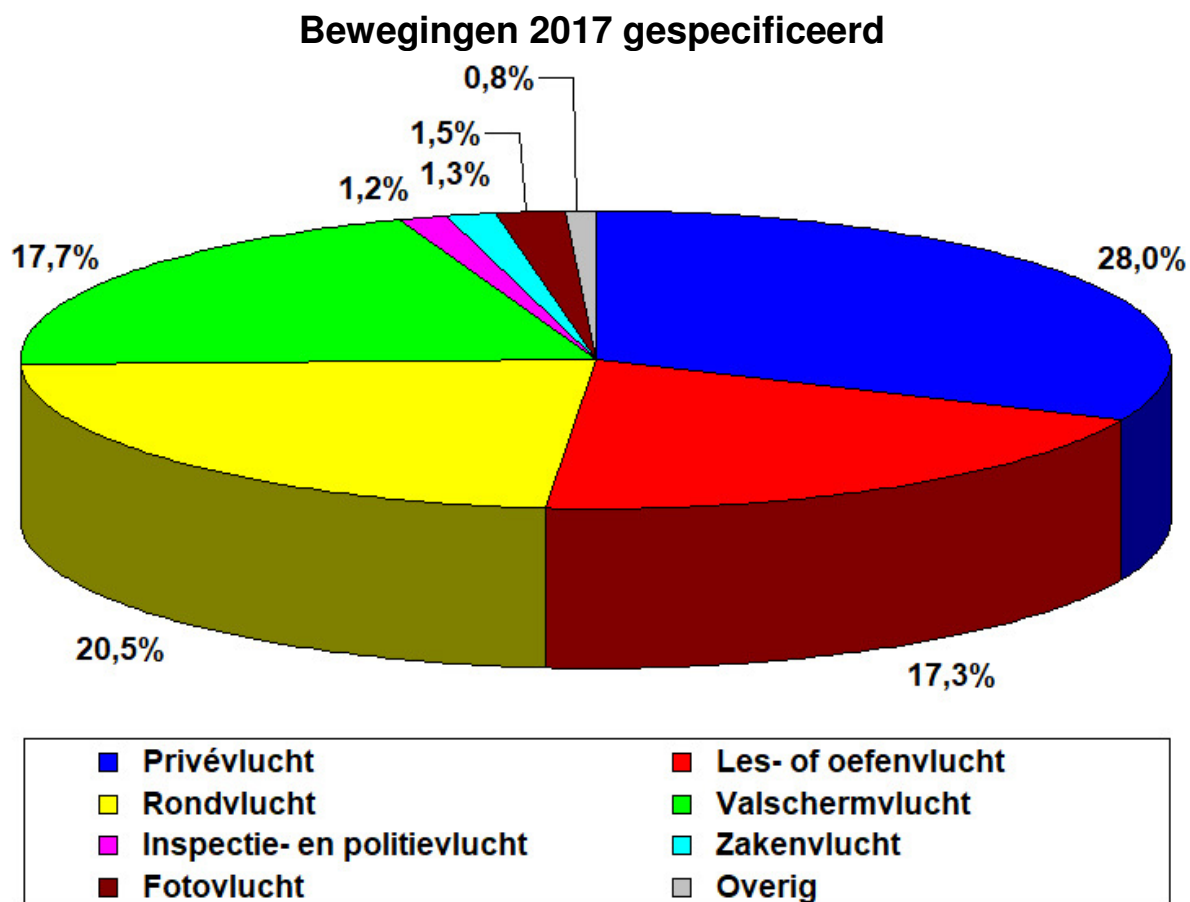
In grafiek 1 en tabel 1 wordt een overzicht gegeven van de vliegbewegingen over de laatste jaren. De afgelopen tien jaar zijn de vliegbewegingen redelijk stabiel. De trend is echter dat de vliegbewegingen in de General Aviation (Kleine Luchtvaart) behoorlijk terugloopt. In 1992 zorgden de kleine luchthavens samen nog voor circa 543.000 vliegbewegingen, terwijl dit in 2017 is teruggelopen naar circa 312.000.

Ook op Texel werden in 1992 nog ruim 34.000 vliegbewegingen gemaakt, maar dat is in de jaren daarna aanmerkelijk terug gelopen. Texel Airport beschikt over een geluidzone waar nog wel een klein beetje rek in zit. De activiteiten van Rednose gaan geen grote gevolgen hebben voor de vliegbewegingen, maar door de aanwezigheid van dit bedrijf heeft Texel Airport wel weer een bredere basis en een vaste bron van inkomsten.

Type vlucht (CBS)	2012	2013	2014	2015	2017	17-16
Ongeregelde passagiersvl.	66	71	79	58	53	-8,6%
Positievlucht	0	0	0	0	0	-
Fotovlucht	194	249	371	400	405	+1,3%
Rondvlucht	3.830	5.234	5.614	5.492	5.488	-2,2%
Reclamevlucht	0	0	2	2	2	-
Ambulancevlucht	2	2	0	0	2	-
Zakenvlucht	308	299	344	243	357	+46,9%
Privévlucht	8.830	8.977	8.864	8.827	7.490	-15,1%
Valschermvlucht	3.918	4.130	4.724	4.142	4.736	+14,3%
Politievlucht	58	93	48	44	64	+45,5%
Inspectievlucht	337	300	286	295	245	-16,9%
Overig maatschappelijk	20	8	6	8	26	+225,0%
Les- of oefenvlucht	5.884	7.337	5.300	5.423	4.633	-14,6%
Proef- of testvlucht	10	24	32	38	66	+73,7%
Militair	0	32	94	86	78	-9,3%
TOTAAL	23.457	26.756	25.764	25.058	23.645	-5,6%

Tabel 1: Verdeling vliegverkeer over de verschillende categorieën vluchten. (Bron: CBS)

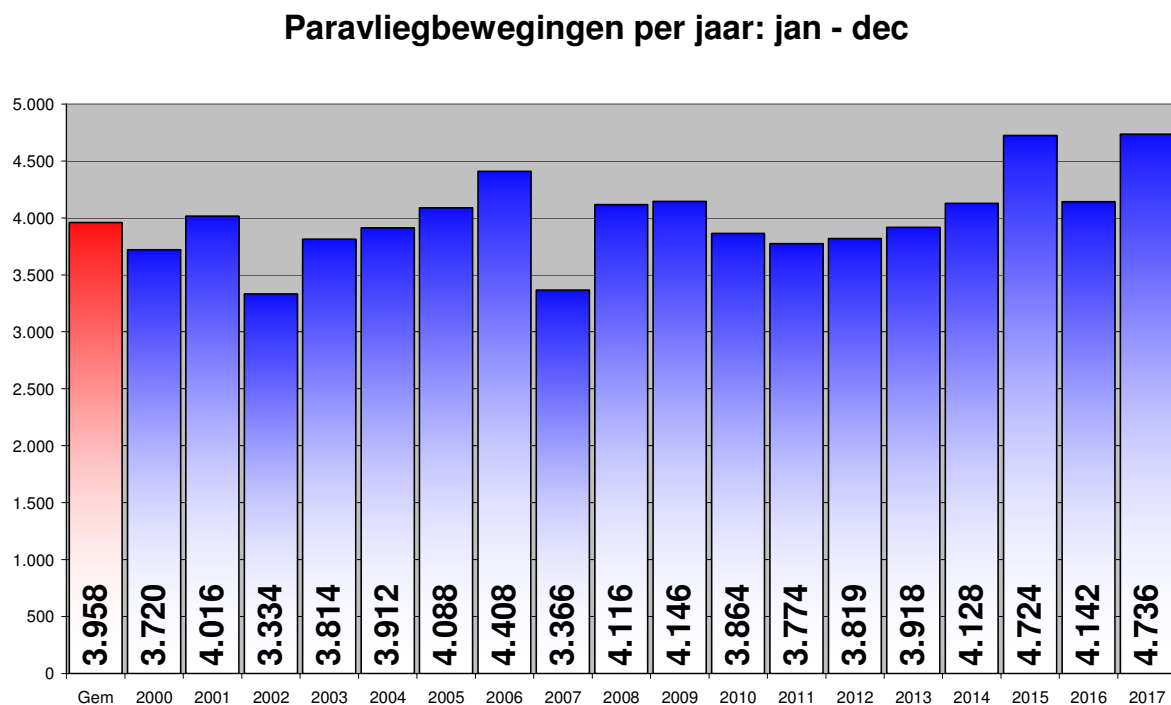
Elk luchtvaartterrein in Nederland is verplicht alle vliegbewegingen te registreren in een speciaal programma ten behoeve van het CBS en de berekening van de geluidszone.



Grafiek 1: Specificatie verschillende soorten vliegbewegingen.

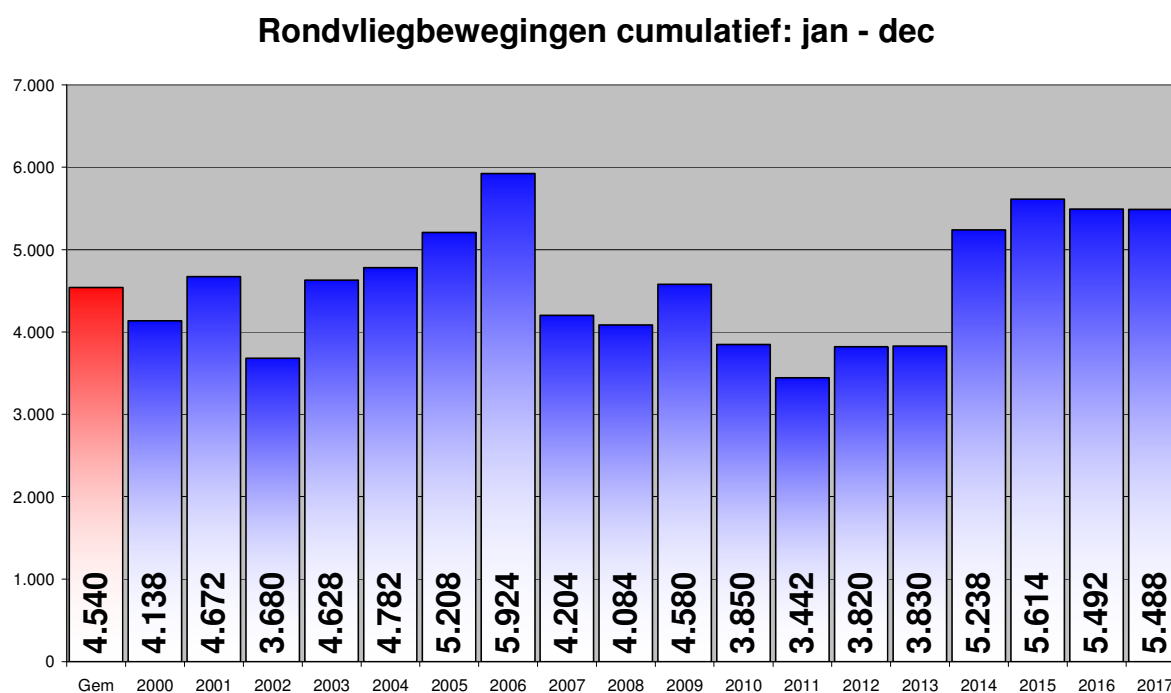
3.2. Bedrijvigheid

Het Paracentrum Texel maakt gemiddeld zo'n 2.000 vluchten per jaar ten behoeve van het parachutespringen.



Grafiek 2: Paravliegbewegingen 2000 – 2017.

Tessel Air maakt eveneens zo'n 2.000 vluchten per jaar ten behoeve van rondvluchten. De laatste jaren zijn dit er bijna 2.500 per jaar.

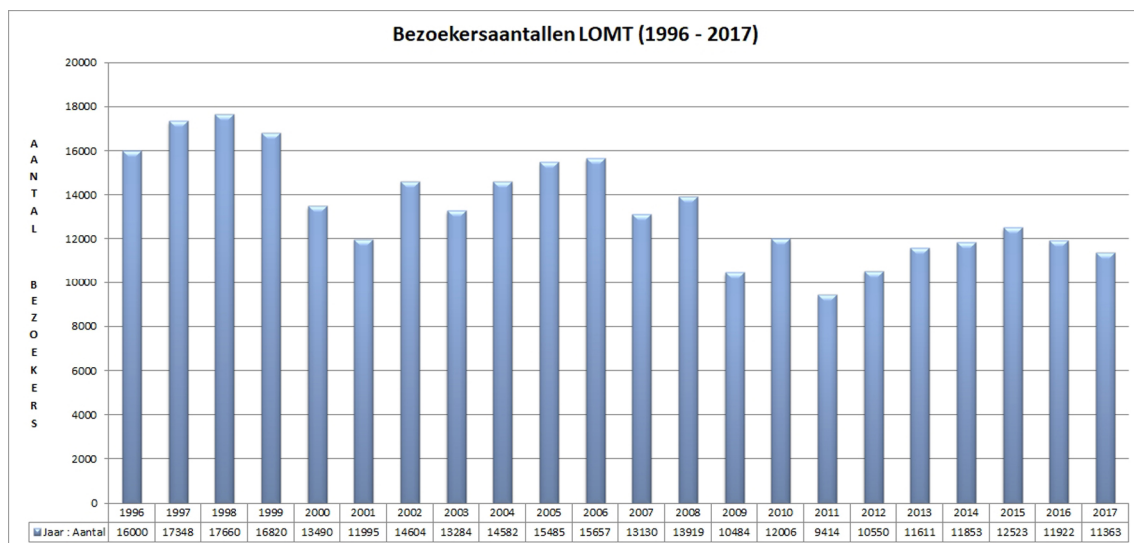


Grafiek 3: Rondvliegbewegingen 2000 – 2017.

Texel Airport heeft ook een goede samenwerking met Vliegtuigonderhoud Texel (VOT). Het bedrijf onderhoudt (vrijwel) alle 'homebased' vliegtuigen en ook de 'fixed wing' van Den Helder Airport. Daarnaast kan de havendienst altijd een beroep doen op VOT indien een bezoekend vliegtuig technische problemen heeft.

De Zweefvliegclub Texel heeft een minder vliegjaar achter de rug dan in 2016. Er werden 303 bewegingen minder gemaakt door de drie clubvliegtuigen en de twee vliegtuigen van clubleden die in de hangaar staan van ZCT (1.743).

Het Luchtvaart- & Oorlogsmuseum Texel (LOMT) is de laatste jaren redelijk stabiel met circa 12.200 bezoekers.



Grafiek 4: Ontwikkeling bezoekers museum (bron: LOMT).

Het luchtfotografiebedrijf Flying Focus (FF) is mede verantwoordelijk voor de toename van het aantal fotovluchten op Texel Airport. In totaal maakte de vloot van eigenaar Herman IJsseling 408 vliegbewegingen (net zoveel als in 2016). Daarvan zijn er 379 geregistreerd als fotovlucht (366 in 2016).

3.3 Vliegveldrestaurant en hotel

Sinds eind maart 2018 is Texel Airport NV eigenaar van het vliegveldrestaurant en 8 van de 10 hotelsuites. Twee suites zijn in particulieren handen. De exploitatie van De Vlijt BV (hotel en restaurant samen) wordt uitbesteed aan De Pelikaan catering.

3.4 Grensoverschrijdende vluchten

Overzicht vluchten van en naar het buitenland.

Land van herkomst	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	17-16
Duitsland	473	431	435	446	420	431	456	514	477	510	+33
België	219	224	214	267	263	261	212	253	231	206	-25
Engeland	90	88	91	77	62	95	72	115	82	97	+15
Denemarken	28	26	18	32	17	25	25	43	29	24	-5
Frankrijk	19	20	51	27	21	36	21	28	25	14	-11
Noorwegen	0	3	0	1	2	0	2	0	7	9	+2
Luxemburg	2	7	2	12	16	5	14	18	9	8	-1
Booreilanden	15	12	14	36	22	25	25	27	3	6	+3
Zweden	4	4	7	6	7	9	5	4	1	6	+5
Zwitserland	2	5	7	5	2	2	2	0	0	4	+4
Oostenrijk	0	0	1	1	2	0	0	9	1	2	+1
Polen	1	0	0	0	1	2	3	0	1	2	+1
Ierland	0	0	0	0	0	0	5	4	4	0	-4
Tsjechië	0	0	4	2	0	0	1	0	0	0	0
Turkije	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Litouwen	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAAL	854	821	844	912	835	891	843	1.015	870	888	+18
Vershil (%) t.o.v. voorgaande jaar	-3%	-4%	3%	8%	-8%	7%	-5%	20%	-14%	2%	2,07%

Tabel 2: Grensoverschrijdende vluchten, verdeeld per land.

	Overland (O)	Buitenland	% Buitenland
2013	8.443	891	10,55%
2014	8.654	843	9,74%
2015	8.132	1.015	12,48%
2016	8.024	870	10,84%
2017	7.125	888	12,46%

Tabel 3: Percentage buitenlandse vluchten t.o.v. totaal aankomend en vertrekkend verkeer.

Circa één op de acht tot tien vluchten komt of gaat naar het buitenland.



Deze fraaie Beaver op 'floats' kwam rechtstreeks uit Noorwegen op 15 jul 2016.

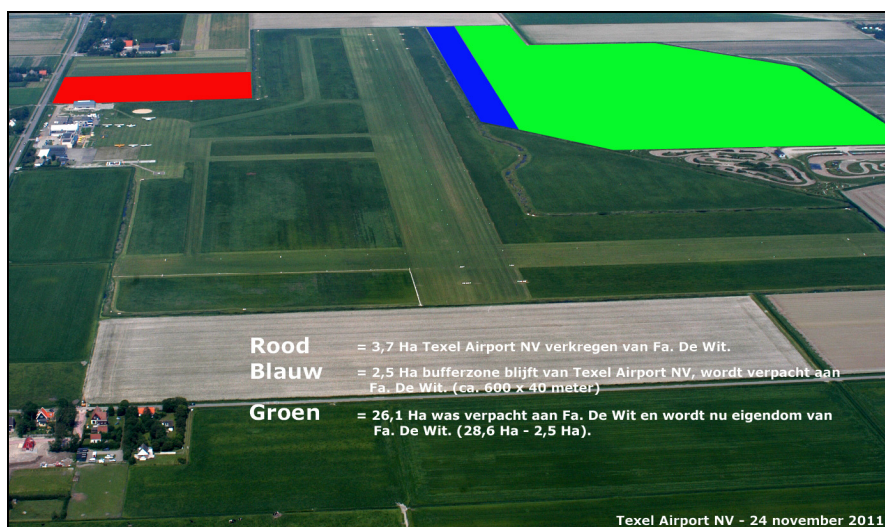
4. BESTEMMINGSPLAN BUITENGEBIED

In 2013 is het Bestemmingsplan Buitengebied vastgesteld. In het bestemmingsplan is de bestemming van gronden op en rond het vliegveld aangepast. Texel Airport NV heeft jarenlang met een buurman onderhandeld om een terrein van 3.7 ha te verwerven aan de noordoostzijde van de bouwstrook. Met de verwerving van deze grond konden verschillende nijpende zaken worden opgelost.

1. Door het bouwen van hangaars voor Flying Focus en Vliegtuigonderhoud Texel werd de parkeerruimte voor personeel en toeristen gehalveerd. Dit leidde op topdagen voor een groot tekort aan parkeerruimte en gevaarlijke situaties op de Postweg. Op het nieuwe terrein kan dit probleem worden opgelost. In de nabije toekomst wordt gestart met een herinrichting van dit terrein in samenhang met bouwwerken.
2. Dit terrein is uitermate geschikt om enkele bedrijven te vestigen. Hoewel de voorkeur uitgaat naar luchtvaart gerelateerde bedrijven zijn andere bedrijven ook welkom.
3. Het Paracentrum Texel heeft een groot deel van de luchthaven nodig voor hun activiteiten. Het terrein rond de springbak is dicht gelegen naast de taxibaan, welke van en naar baan 22-04 leidt. Door de ruimte op het aangekochte terrein als uitwijk voor parachutisten te gebruiken, wordt een groot veiligheidsprobleem opgelost.

Het aangekochte terrein is geruild met een agrariër voor een aanmerkelijk groter terrein. Dit terrein kon de Gemeente Texel goed gebruiken in een convenant met de Provincie Noord-Holland om het arsenaal landbouwgrondweer op orde te krijgen. Hoewel de ruil er qua oppervlakte vreemd uit ziet is het voor Texel Airport een prima investering gebleken (zie de bovenstaande punten). De overgedragen grond was voor Texel Airport NV zogenaamde “dode” grond, die tot in lengte van jaren niets opleverde en waar de bovengenoemde punten niet tot uitvoering gebracht konden worden.

Texel Airport beschikt over een bouwblok waar, ondanks de mogelijkheden qua oppervlakte, nauwelijks meer gebouwd kan worden. Reden is dat het uitzicht voor toren, hotel/restaurant en de overige bedrijven verdwijnt. Het aangekochte terrein is hiervoor uitermate geschikt daar het past in de bestaande bebouwing.



De grondruil in beeld gebracht.

5. VESTIGING BEDRIJVEN

Sinds 2010 heeft de firma REDNOSE te kennen gegeven zich op Texel Airport te willen vestigen. In een bijlage ontvouwt Rednose haar plannen.

Rednose is een bedrijf dat zich voornamelijk bezig houdt met de historische luchtvaart. Zij beschikken al een groot aantal jaren over historische vliegtuigen en helikopters welke verspreid over het land in diverse schuren staan opgeslagen. Deze activiteit wordt door Texel Airport NV met open armen ontvangen. Enerzijds is er een kans om de huidige stabiele situatie te bestendigen en anderzijds past deze activiteit uitstekend bij de activiteiten van het Luchtvaart- en Oorlogsmuseum Texel (LOMT). Het bestuur van het LOMT juicht samenwerking dan ook toe en het kan een impuls betekenen voor het LOMT en een bijdrage aan het toeristisch product op Texel.

Rednose is ook gespecialiseerd in het restaureren van historische vliegtuigen en o.a. de Agusta Bell helikopter is onderdeel van het Historische erfgoed. Via een samenwerking met het LOMT kunnen de toeschouwers de vorderingen van de diverse restauratie projecten bekijken.

In het verleden hebben verschillende tellingen plaats gevonden om uit te zoeken waar Texel Airport staat in dit toeristisch product. Deze tellingen kwamen er op neer dat op jaarbasis ruim 250.000 toeristen Texel Airport bezoeken. Bijkomend voordeel is dat deze attractie gratis te bezoeken is en dat het de gemeente al ruim dertig jaar geen subsidie kost om Texel Airport in stand te houden.

bijlage 2



RED NOSE
AVIATION EN CONSULTANCY

ondernemersplan

historisch en dynamisch vernieuwen op Texel
onderhoud, educatie, leisure, restauratie met passie

Inhoudsopgave

Hoofdstuk	omschrijving	pagina
H1.	Introductie	3
H2.	Kaders voor ontwikkeling RAC op Texel Aiport	4
H3.	Missie, ambitie en doelstellingen RAC op Texel Airport	5
H4.	Propositie voor onderhoud en restauratie op Texel Airport	6
H5.	Marktverkenning RAC op Texel Airport en propositie overige luchthavengebruikers	11
H6.	Ontwikkelingsplan Texel International Airport	14
H7.	Organisatie en voorzieningen	18
H8.	Beoordeling economische haalbaarheid (business case)	20
H9.	Maatschappelijk verantwoord ondernemen (CR)	24
H10.	Risico's en mitigerende maatregelen, pagina 25 Verwijzingen afbeeldingen, grafieken, tabellen	

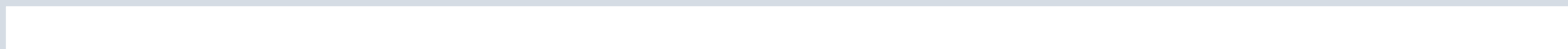


H1. Introductie

In 2005 is RAC opgericht. RAC staat voor Rednose Aviation & Consultancy en is ontstaan uit de associatie met het rood neuzig rendier van de kerstman; Rudolph. De naam van eigenaar en oprichter [redacted] liegtuigen hebben vaak een rode neus en zo is ook in de naam en huisstijl van RAC gekozen voor deze eyecatcher.

[redacted] is, als zoon van een KM-vlieger, al jong geïnspireerd om de luchtvaart in te gaan. Van technicus, tot vlieger en inspecteur voor de FAA is hij zeer ervaren in de kleine luchtvaartbranche. Zijn specifieke passie voor historische luchtvaart maakt dat hij historische toestellen wist te restaureren, een flink netwerk in dit marktsegment op te bouwen en te komen tot het plan van uitbreiding van het huidige RAC met een eigen werkplek voor stalling, profilering en onderhoud van en aan historische luchtvaarttoestellen. De beste plek waar dit kan plaatsvinden is Texel International Airport. Waarom deze plek en hoe dit gestalte moet krijgen, is uitgewerkt in dit plan.

In dit plan wordt ingegaan op de persoonlijke kwaliteiten en kenmerken van [redacted] naast zijn visie op historische luchtvaart en de wijze waarop hij deze visie wil integreren binnen de exploitatie van een hangaar op Texel International Airport.



H2. Kaders voor ontwikkeling RAC op Texel Airport

Het groenste vliegveld van Europa is voor het eerst in gebruik genomen in 1937. Tijdens de bezetting in de Tweede Wereldoorlog is het gras zelfs vervangen geweest door asfaltbanen. Na de bevrijding was het vliegveld een ravage, waardoor er toch weer voor grasbanen is gekozen.

Ondanks het gras kan het vliegveld regelmatig 'grote' bezoekers verwelkomen. Voor een Dakota, Friendship of een Fokker 50 is het in de zomermaanden geen enkel probleem om Texel te bezoeken. In het verleden hebben zelfs Fokker 100's touch-and-goes uitgevoerd op Texel.

In 2003-2006 heeft het vliegveld een reconstructie ondergaan. Hierdoor kan het vliegveld onder bijna alle omstandigheden beschikken over een droge baan. Texel heeft momenteel een lange baan (04-22) met een lengte van officieel 1.115 m en een korte baan (13-31) van 630m.

In 2013 heeft Texel Airport opnieuw een verandering ondergaan. In ruil voor 29 hectare grond, kwam het vliegveld in het bezit van 2 ha bouwgrond. De huidige toren is groter dan het voorgaande en biedt een nieuwe omgeving om de luchtvaart te bedienen en beschikt deze over een nieuwe crewroom, welke past bij de omvang van het vliegveld, de vliegbewegingen en de doorgaans komende en vertrekkende toestellen, bemanning, passagiers en bezoekers.

Naast de bouw van de nieuwe verkeerstoren bleef 1500 m² bouwgrond over. Texel Airport heeft zich ingezet om deze grond te reserveren voor activiteiten van historische aard. RAC voldoet aan deze ideeën en hierdoor zijn beide partijen sinds 2009 al over de ideeën in dit plan in gesprek.

Op het vliegveld is plaats voor meer dynamische bewegingen rond historische luchtvaart. Dit marktsegment wordt bediend in het vliegtuig- en oorlogsmuseum op het vliegveld. Om de (voornamelijk) statische activiteiten van dit museum kracht bij te zetten en hiermee ook de unieke uitstraling van Texel Airport met haar grasbaan, kan RAC een mooie tegenhanger zijn van de dynamiek in historische luchtvaart. Kern hierbij is restauratie, (groot)onderhoud, educatie, profilering, (test)vliegen, Leisure, bezoek van de hangaar waarin deze (vooral historische) activiteiten plaatsvinden.

Hierdoor wordt Texel Airport nog aantrekkelijker voor een doelgroep, die nog beperkt wordt bediend. Kijken, leren, genieten, aantrekken en vermaak. Al deze elementen worden verwerkt in het bedrijfsconcept van RAC. Dynamisch, historisch vernieuwend.



H3. Missie, ambitie en doelstellingen RAC op Texel Airport

Mijn missie

RAC is een betrouwbare partner in historische luchtvaart, die deskundig vluchten, advies en onderhoud levert vanuit eigen kennis, papieren, ervaring en netwerk. Daarnaast is RAC podium voor (historische) luchtvaartuigen, (technische en luchtvaart)educatie en voor zakelijke en particuliere bezoekers die willen proeven aan de luchtvaart.

Mijn ambitie

Een commercieel gezond en met andere partijen goed samenwerkend bedrijf achter laten waar medewerkers trots op zijn, graag werken, dat zij willen ondersteunen en uitdragen alsof het van hen zelf is. Waarvan de klantenkring tevreden is en zij hun ervaringen uitdragen aan nieuwe klanten en hun omgeving. En waarbij klanten, bezoekers en medewerkers zich welkom voelen. Uiteraard tegen een betaalbare maar voor RAC gezonde vergoeding voor de geleverde diensten en service.

Mijn Visie

Een succesvol en gerenommeerd onderhoud- en vliegbedrijf in General aviation met specialisatie in klassieke toestellen. Een gerenommeerd onderhouds- en restauratie bedrijf voor zowel de historische luchtvaart als de General aviation gespecialiseerd in helikopters en klassieke vliegtuigen. En er zorg voor dragen dat (historische) expertise niet verloren gaat. Samenwerking met andere bedrijven is in dit werkveld evident.

Doelstellingen:

- een hangaar, die voldoet aan de moderne faciliteiten benodigd voor onderhoud en profilering in de luchtvaart en past in het huidige tijdsbeeld van Texel;
- per jaar tenminste een aantal toestellen in restauratie hebben, dan wel voor groot onderhoud binnen hebben staan, welke ook door bezoekers kunnen worden bezocht;
- 25% meer restauratieklanten naar Texel trekken met interesse in (historische)luchtvaart in 3 jaar;
- binnen 3 jaar een gecertificeerde opleidingsplek zijn voor jongeren met interesse in de luchtvaart;
- plek zijn voor bedrijfsbijeenkomsten per luchtvaarttoestel en hiermee gerelateerde vergader-/instructiefaciliteit met informatieve onderdelen;
- plek zijn voor serviceclub/vrienden van historische luchtvaarttoestellen nog nader te definiëren;
- plek bieden voor lancering van nieuwe voertuigen/producten van bedrijven, sponsordagen;
- onderdak bieden aan delen van Classic Aircraft Foundation complementair aan het vliegtuig- en oorlogsmuseum (hiermee ook samenwerken waar mogelijk);
- interessante trekpleister zijn voor toeristen van Texel International Airport.

H4. Propositie voor commercieel onderhoud en restauratie op Texel Airport

Texel International Airport heeft zich ontwikkeld tot een vriendelijk en laagdrempelig vliegveld voor de kleine luchtvaart en recreatieve bezoekers. Als tussenstation voor commerciële partijen als de offshore helikopter bedrijven en voor overheidstoestellen van Defensie en de Rijkspolitie is Texel International Airport een populaire plek om te tanken en te verblijven tussen twee bestemmingen in. Door de interessante ligging van het vliegveld doen een variëteit aan internationale toestellen van diverse typen en makelij regelmatig deze groene grasmat aan voor een stop.

Op het vliegveld is ruimte voor onderhoud aan en stalling van vliegtuigen en helikopters en er huist een museum, dat getransformeerd wordt tot een faciliteit die voldoet aan de museumeisen van de huidige tijd. Er worden parachute sprongen gemaakt en bezoekers kunnen rondvliegen of genieten op het terras van het hotel restaurant. De informele en ontspannen sfeer kenmerkt Texel International Airport; het hart van Texel. Hierdoor is er ruimte voor complementaire activiteiten.

Dit hoofdstuk gaat over de grondslag en de reden voor ontwikkeling van activiteiten van RAC op deze luchthaven, waarbij de beleving van de activiteiten die aanvullend op de bestaande ontwikkelingen de belangrijkste drijfveer vormen.

H4.1. RAC als aanvullende speler op Texel International Airport

TIA beschikt over een maximum ruimte aan vliegbewegingen en heeft ruimte om daarbinnen zo mogelijk nog verder te ontwikkelen. Daarbinnen is er ruimte om de aantrekkingskracht op al dan geen commerciële deelnemers en bezoekers te vergroten. Op grond hiervan zal de opzet en exploitatie van RAC hierop gericht zijn. In een fysieke ruimte -hangaar- wordt een representatieve onderhoudswerkplaats ontwikkeld.

Dit houdt in, dat de ruimte voldoet aan onderhouds- en opleidingsvoorwaarden om zo mogelijk studenten te ontvangen en te onderwijzen in technisch onderhoud en vliegen. De toestellen die RAC zal onderhouden, zullen voor het groter deel als historisch of 'ouder' bestempeld zijn. Hierdoor krijgen studenten en in (luchtvaart)techniek geïnteresseerden informatie over hoe techniek in oudere toestellen tot stand is gekomen en hoe dit nu werkelijk werkt. In de huidige tijdsgeest worden studenten veelal opgeleid met digitale techniek.

De informatie die zij hier krijgen, maakt dat zij de werkelijke werking van de techniek achter de digitalisering leren kennen en toepassen. Of wel RAC tracht de passie voor ruwe techniek en historische luchtvaart op hen over te brengen. En het vliegen van deze toestellen te laten zien beleven. Naast educatie is er ook ruimte voor (groot) onderhoud en restauratie, bedrijfsbezoeken, vergaderen, presentaties door het bedrijfsleven en samenwerking in arrangementen voor de luchthaven bezoekers.

H4.2. Veranderende propositie regionale luchthavens

Als gevolg van de selectieve ontwikkeling van mainport Schiphol verandert de positionering van regionale luchthavens. Zij worden perifere luchthavens voor een deel van de luchtvaart activiteiten. In een luchtvaartnota heeft de overheid in 2009 vastgelegd, dat vliegverkeer in Nederland bereikbaar moet zijn voor ieder type reiziger; internationale passagiers of vrachtbewegingen, zakenmensen, internationale vakantiegangers en Nederlandse toeristen. Lelystad, Eindhoven, maar ook Maastricht, Eelde, Twente, Rotterdam zullen hiertoe worden uitgerust.

TIA zal hiervan in eerste instantie niet veel merken, gezien de ligging en activiteiten. Wat wel gebeurt is dat de kleinere general aviation gaat uitwijken naar andere vliegvelden. De grotere velden verleggen hun focus op grotere bewegingen en hiermee gepaarde inkomsten. Hiervan kan Texel profiteren door de GA naar zich toe te trekken voor specifieke toestellen en activiteiten. In onderhoud, ontvangst van karakteristieke toestellen voor vliegbewegingen en onderhoud, in uitbreiding van passanten, bezoekers voor onderhoud, recreatie, vliegen en leren. Door optimaal gebruik te maken van specialisaties op gebied van historische toestellen, de laagdrempelige en open cultuur van de bedrijven en de rust –weg van de hectiek gevoel- op het eiland, de unieke mogelijkheid werk en ontspanning tegelijkertijd te kunnen combineren door het eilandgevoel, de rijke natuur en fauna op Texel, kunnen hierbij passende product-marktcombinaties optimaal worden uitgenut.

H4.3. Interesse vanuit de consumentenmarkt

Texel heeft als eiland een ‘magische’ aantrekkingskracht op toeristen en dagjesuit-bezoekers. Een bezoek aan het eiland voelt als weg van huis in een totaal andere omgeving; zelfs voor degene die slechts aan de overkant van de veerboot woont. Mensen willen moeite doen voor een dagje uit naar Texel, wat aantrekkelijk is voor het bieden van leuke arrangementen met of zonder vliegen. Bovendien maakt de unieke laagdrempelige uitstraling van TIA en de beperkte afstand van het publiek tot de echte vliegtoestellen ‘aan de andere kant van het hek’, dat de bezoeker zich onderdeel van het vliegveld en haar activiteiten voelt. Alles is binnen handbereik door de kleinschaligheid en de open gastvrijheid van de bedrijvigheid aldaar.

Of het nu gaat om het restaurant, het museum, de verkeersleiding of het paracentrum; als bezoeker kun je er gewoon naar toe lopen. En een fiets is ter plaatse zo gehuurd om het eiland verder te verkennen. Het vliegveld heeft een hotel en ook naast het hotel is een prachtig hotel en wellness centrum gebouwd. Bovendien kan de hangaar van RAC de plek zijn voor lancering en presentatie van nieuwe collecties of modellen consumentenproducten. Uiteraard welke een connectie hebben met (historische) luchtvaart. Een rondvlucht behoort op afgestemde dagen en tijden ook tot de mogelijkheden. RAC kan volledige arrangementen organiseren en aanbieden.

H4.4. Interesse vanuit de commercieel zakelijke markt

Naast vliegbeweging, een museum en een mogelijkheid om parachute te springen is ook een onderhoudsbedrijf gevestigd op Texel. Zij onderhouden Nederlands geregistreerde vliegtuigen (o.a. van het paracentrum -hun burens- en Vliegclub Maritiem uit Den Helder). Wanneer zij een Amerikaans toestel in onderhoud hebben, tekent RAC de papieren nu ook af. Deze samenwerking kan verder worden uitgebouwd wanneer beide bedrijven naast elkaar gevestigd zijn. In het onderhoud en het inspecteren van voornamelijk Amerikaans geregistreerde helikopters en vliegtuigen kan RAC aanvullend voorzien.

Gezien de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland zijn er steeds minder gecertificeerde mensen en onderhoudsbedrijven gevestigd, die hierin voorzien. En ook door verlegde focus van m.n. vliegveld Lelystad, kan Texel hierin een aanzuigende werking hebben.

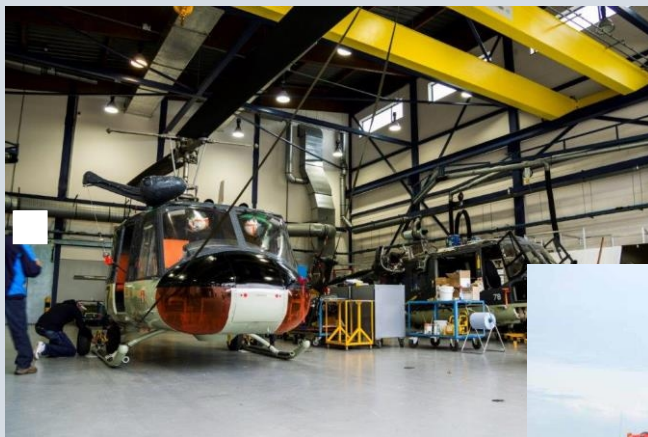
Daarbij zijn ondernemers en bedrijven bij RAC aan het goede adres wanneer zij een vliegtuig of helikopter willen kopen/importeren, verkopen/exporteren, opbouwen/in elkaar zetten, (laten) restaureren en exploiteren met een service contract. Zo ook wanneer zij specifieke dan wel reguliere onderdelen nodig hebben of hiermee technische problemen hebben. RAC kan voorzien in bewaking van het onderhoud en de luchtwaardigheid en hierin voorzien met service contracten. Aanvullend hierop kan de eigenaar instructie over techniek, historische toestellen, luchtwaardigheid en vliegeducatie ontvangen.

Voor de zakelijke (leisure) markt kan RAC bovendien volledig maatwerk arrangementen leveren inclusief aankomst met een eigen toestel, dan wel met een auto/bus, vergaderen, eten, drinken en overnachten in samenwerking met de bestaande bedrijven.

H4.5. Interesse vanuit de historische markt

TIA biedt een interessant podium voor historische luchtvaart. Het vliegveld is actief in het organiseren van vliegdagen en -shows waar een rijke variëteit aan toestellen mee wordt aangetrokken. Het statisch museum wordt momenteel gerenoveerd en biedt hierop aanvullende mogelijkheden voor het laten leven van de historische luchtvaart. RAC zal hierop aanvullend zijn met rondvluchten met de historische vliegtuigen en de mogelijkheid te laten kijken in haar 'restaurantkeuken'. Hierin zijn diverse arrangementen mogelijk.

Tevens kan gedacht worden aan een serviceclub/'vrienden van' voor dit segment, waarbij leuke activiteiten worden georganiseerd, m.n. de ontmoeting herhaaldelijk mogelijk wordt gemaakt voor historische luchtvaartliefhebbers en zij de mogelijkheid krijgen evenementen te steunen met sponsoring, donaties en vrijwillige inzet. De cultuur en de bedrijven op TIA zijn uitermate welwillend hierin met elkaar op te trekken. Een unieke kans.



Afbeelding 3,4,5: restauratie Agusta Bell 204B '227'

In dit tijdperk van digitalisering ontstaat er schaarste aan mensen die ambachtelijke en technische beroepen uitoefenen. Zo is er ook steeds meer een gebrek aan technische mensen en monteurs. In 2017 stonden zo'n 63.000 technische vacatures open. Bron: <http://www.technischwerken.nl/nieuws/uwv-groot-tekort-aan-technische-vakmensen-vanaf-2017/>



Afbeelding 6,7,8: educatie – uitleg -excursies

Tegelijkertijd ontstaat een contradictie door een tekort aan opleidingsplaatsen voor technische studenten.

Bron: <https://www.cursor.tue.nl/nieuwsartikel/artikel/kamer-ergert-zich-aan-studentenstop-technische-studies/>

Niet alleen in het HBO-onderwijs, maar ook in het MBO-onderwijs zitten teamleiders te springen om opleidingsplaatsen voor hun leerlingen. RAC kan in samenwerking met opleidingsinstituten werken aan een stage- en opleidingsaanbod (particulier en overheid erkend) voor motoren, elektro- en instrumententechniek aan vliegtuigen en helikopters. Monteurs kunnen nu al Amerikaans gecertificeerd worden opgeleid. Zowel in de werkplaats als in de te creëren vergader-/lesruimte kan hieraan worden gewerkt.

Een heel andere invalshoek voor training en opleiding is die van het optimaal gebruik maken van de vergader-/lesruimte voor andere doelgroepen. Een of meerdaagse trainingen in samenwerking met het restaurant en het naastgelegen hotel biedt een nieuwe productmarktcombinatie voor TIA. Uiteraard wordt bij de inhoud en de aankleding gebruik gemaakt van de identiteit van RAC; de luchtvaart.



Afbeelding 9,10: Agusta Bell 204B '227' in restauratie en in vol ornaat (in restauratie bij RAC)

H5. Marktverkenning RAC op Texel Airport en propositie overige luchthavengebruikers

TIA heeft al jaren een stabiele bezetting wat bedrijfsactiviteiten betreft. Texel is een eiland en de Texelse cultuur heeft sterke kenmerken, die voornamelijk voor de inwonende populatie aantrekkelijk zijn om er ook langdurig te blijven. Voor kortverblijf is het eiland razend populair onder Nederlands en Duits publiek. Naast Nederlanders en onze oosterburen doen ook onze zuiderburen per vliegtuig regelmatig TIA aan.

RAC heeft met alle partijen op het vliegveld al jaren een warme verhouding en samenwerking. Een van de toestellen van RAC staat al jaren gestald bij TIA binnen, de eigenaar van RAC doet al jaren inspecties aan door VOT onderhouden vliegtuigen. Vanuit gelijke Interesse en de stichting Classic Aircraft Foundation (waar de eigenaar van RAC voorzitter van is en zijn vrouw secretaris) is er al vaker gesproken met het museum over samenwerking. Voor het optimaal inzetten van de toestellen van het paracentrum in laagseizoen perioden, eventueel in het buitenland, houdt RAC regelmatig contact. Flying Focus fotografeert voornamelijk en werkt hiervoor vanuit hun eigen hangaar op TIA.

H5.1. Bedrijvigheid en propositie op TIA

Op het vliegveld zijn enkele bedrijven actief met een diversiteit in aanbod en doelgroep:

Naam bedrijf	Product	Doelgroep
Texel International Airport (1937)	Luchtverkeersleiding, crewroom, luchthaven facilitering, stalling en vliegshows, fietsverhuur.	Vliegers en verwanten, bezoekers
Zweefvliegclub Texel (1965)	Zelfstartende zweefvliegtuigen voor leden van de club	Clubleden en zweefvlieg liefhebbers van andere locaties/clubs
Vliegtuig Onderhoud Texel (VOT) (1970)	Onderhoud vliegtuigen.	Zweefvliegclub, Paracentrum, Vliegclub Maritiem Den Helder, Texel Air en de PH-SPI en PH-TIL
Flying Focus (1987)	(Maritieme) Luchtvaartfotografie en natuuroptnamen.	Zakelijke klanten die een luchtfoto van een schip, platform of ander object nodig hebben c.q. wensen. Natuuroptnamen voor semi/overheid/private partijen.
Paracentrum Texel (1969)	Parachutespringen, duo en solo	Parachutisten, particulier, bedrijfsmatig, groepsgewijs of individueel.
Texel Air B.V. (1969 – onderdeel Paracentrum Texel)	Rondvluchten boven Texel, wadden en -eilanden	Bezoekers zowel bedrijfsmatig als particulier.
Luchtvaart- en Oorlogs Museum Texel (1996)	Historisch informatie en tentoonstelling, toestellen en toebehoren uit de historische luchtvaart en de 2 ^e WOT	Bezoekers zowel bedrijfsmatig als particulier. Van april tot de herfstvakantie.
Restaurant Horizon (2004)	10 kamers en een restaurant en terras naast de grasbaan op TIA. Tevens oplaadpunt voor fietsen.	Bezoekers zowel bedrijfsmatig als particulier.
Hotel Boutique Texel (gelegen direct naast het vliegveld)	Wellness, hotel, restaurant, vergaderen	Bezoekers zowel bedrijfsmatig als particulier. Goed zorgen voor complementariteit met het vergaderarrangement van RAC

Op het gebied van historische luchtvaart lijkt er voldoende onontgonnen markt voor aanvullende activiteiten op het vliegveld. Naast kwalitatief goed onderhoud en betrouwbare handel in luchtvaartonderdelen en vliegtuigen en helikopters, kan RAC toeristen, studenten, historische luchtvaartliefhebbers en zakelijke 'toeristen' aanvullend interessante arrangementen bieden. Dit brengt bezoekers, klanten en aandacht naar het vliegveld.

Vooralsnog is uitbreiding op TIA niet wenselijk, wat maakt dat RAC haar beoogde activiteiten moet inpassen in de luchthavenmogelijkheden. TIA beschikt over een stuk grond naast VOT voor het ontwikkelen van een hangaar die in het landschap van Texel past en aansluit op de bestaande bebouwing. In deze hangaar kunnen genoemde activiteiten worden gehuisvest en ontwikkeld.



Nagenieten na het VIP arrangement op het terras van Texel International Airport met zicht op het vliegveld.



Afbeelding 11,12: Texel International Airport, hotel restaurant en Texel vanuit de lucht

Herkomst klanten

Het klantenbestand van RAC bestaat uit consumenten, studenten en de bedrijven. Voor studenten geldt in eerste instantie dat zij voornamelijk uit Nederland afkomstig zullen zijn. RAC sluit niet uit dat buitenlandse studenten kunnen worden opgeleid tot bijvoorbeeld Amerikaans gecertificeerde monteurs. Voor de consumentenmarkt geldt vooral, dat productpresentaties van bedrijven, het bezichtigen van toestellen en het deelnemen aan activiteiten op georganiseerde (bijvoorbeeld donateurs)dagen interessant zijn. Bedrijven kunnen andere doelen hebben om klandizie te zijn voor RAC. Dit kan variëren van technisch onderhoud, het keuren en aftekenen van (USA)luchtwaardigheid tot het (laten)kopen/verkoop van vliegtuigonderdelen en vliegtuigen en helikopters. Ook is op het gebied van vergaderen in combinatie met leisure aanvullend aanbod te organiseren in samenwerking met genoemde of andere partijen op Texel. Al dan niet met aankomst per vliegtuig of boot en auto. M.n. de Nederlandse zakenmarkt maar ook buitenlandse bedrijven kunnen worden bediend.

H6. Ontwikkelingsplan Texel International Airport

Het doel van Texel Airport NV is de aanleg, het onderhoud, de ontwikkeling en de exploitatie van het luchtvaartterrein. Vanaf 1937 heeft het vliegveld Texel officieel een plek gekregen in de Nederlandse luchtvaart. In de beginperiode werd Texel gebruikt om de verbinding van Texel met het vasteland te onderhouden, aangezien de veerdienst in die tijd ook nog in de kinderschoenen stond. Na een onderbreking van enige jaren als gevolg van de Tweede Wereldoorlog, werd in 1952 de NV Luchtvaartterrein Texel opgericht. De Staat der Nederlanden, de Gemeente Texel, de Provincie Noord-Holland en de Kamer van Koophandel werden aandeelhouder. De Provincie Noord-Holland en de Staat der Nederlanden zijn sinds december 2008 geen aandeelhouder meer. Afgelopen jaar zijn de aandelen van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Noordwest-Holland over gegaan naar de Stichting Da Vinci Comité.

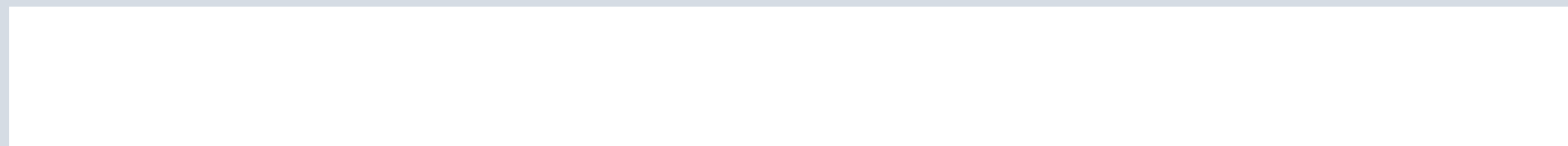
Na deze overdracht is de aandelenverhouding als volgt:

• Gemeente Texel	250 stuks	47,6%
• St. Vrienden van LVT	250 stuks	47,6%
• Stichting Da Vinci Comité	25 stuks	4,8%

H6.1. Raad van Commissarissen

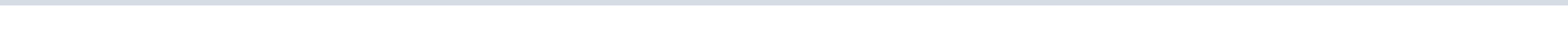
De Raad van Commissarissen houdt namens de aandeelhouders toezicht op de statutair directeur. De Raad van Commissarissen wordt benoemd door de algemene vergadering van aandeelhouders op voordracht van de gemeente Texel (twee commissarissen), de Stichting Vrienden Luchtvaartterrein Texel (twee commissarissen) en de Stichting DaVinci Comité (één commissaris).

H.6.2. Personeel



H.6.3. Algemeen

In eigen beheer worden de landingsbanen en taxibanen gemaaid en geverticuteerd. Tot de normale onderhoudswerkzaamheden behoren het bestrijden van onkruid en het bemesten van het terrein. Het grasgewas van het omringende terrein is verpacht.



Als landingsbanen zijn in gebruik:

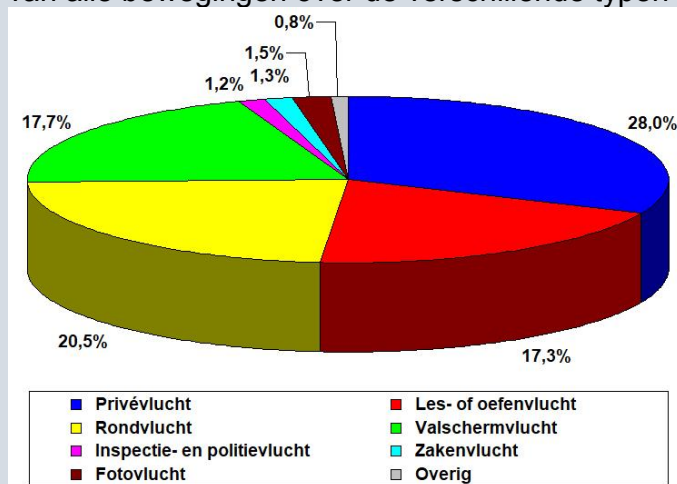
Baan 04-22 lengte 1.115 meter

Baan 31-13 lengte 630 meter

Verder staat een verlichte helikopterlandingsplaats ter beschikking van 30 x 30 meter, die in mei 2016 is omgebouwd tot een zogenaamde Circle-H door het bedrijf Orga uit Schiedam. De helispot bestaat nu volledig uit LED verlichting. Het tankplatform bestaat uit een vloeistofdichte vloer (35 x 12,3 meter).

H.6.4. Bewegingen

De genoemde bedrijven in H5.1. zorgen voor een deel voor de bewegingen die op het vliegveld plaatsvinden. In 2017 zag de verdeling van alle bewegingen over de verschillende typen er als volgt uit:



Grafiek 1: Specificatie verschillende soorten vliegbewegingen

Reden te meer het percentage zakenvluchten, rondvluchten en overig te ondersteunen met de mogelijkheden die RAC biedt en die klandizie kunnen aantrekken. De verwachting is dat de activiteiten van RAC binnen de huidige ruimte van het aantal toegestane vliegbewegingen op TIA valt

In absolute getallen ziet het aantal vliegbewegingen er als volgt uit, hetgeen aangeeft dat het aantal vliegbewegingen eerder is afgenomen dan toe genomen. RAC kan bijdragen aan het op niveau houden bewegingen, maar zal binnen de voor het vliegveld gestelde norm blijven gezien het accent van de activiteiten op restauratie, onderhoud, educatie en vlieggerelateerd leisure management.

Type vlucht (CBS)	2012	2013	2014	2015	2017	17-16
Ongeregelde passagiersvl.	66	71	79	58	53	-8,6%
Positievlucht	0	0	0	0	0	-
Fotovlucht	194	249	371	400	405	+1,3%
Rondvlucht	3.830	5.234	5.614	5.492	5.488	-2,2%
Reclamevlucht	0	0	2	2	2	-
Ambulancevlucht	2	2	0	0	2	-
Zakenvlucht	308	299	344	243	357	+46,9%
Privévlucht	8.830	8.977	8.864	8.827	7.490	-15,1%
Valschermvlucht	3.918	4.130	4.724	4.142	4.736	+14,3%
Politievlucht	58	93	48	44	64	+45,5%
Inspectievlucht	337	300	286	295	245	-16,9%
Overig maatschappelijk	20	8	6	8	26	+225,0%
Les- of oefenvlucht	5.884	7.337	5.300	5.423	4.633	-14,6%
Proef- of testvlucht	10	24	32	38	66	+73,7%
Militair	0	32	94	86	78	-9,3%
TOTAAL	23.457	26.756	25.764	25.058	23.645	-5,6%

Tabel 1: Verdeling vliegverkeer over de verschillende categorieën vluchten. (Bron: CBS)

H.6.5. Samenwerking Museum (LOMT)

Gezien de mogelijkheden om de krachten te bundelen tussen het Luchtvaart- en Oorlog Museum Texel is het interessant hier aan te geven, dat het aantal jaarlijkse bezoekers rond de 12.200 ligt en dat dit aantal redelijk stabiel blijft. (Afbeelding 13,14,15: LOMT)



H.6.6. Bestemmingsplan Texel International Airport

In 2013 is het Bestemmingsplan Buitengebied vastgesteld. In het bestemmingsplan is de bestemming van gronden op en rond het vliegveld aangepast. Texel Airport NV heeft jarenlang met een buurman onderhandeld om een terrein van 3.7ha te verwerven aan de noordoostzijde van de bouwstrook. Met de verwerving van deze grond konden verschillende nijpende zaken worden opgelost:

1. Door het bouwen van hangaars voor Flying Focus en Vliegtuigonderhoud Texel werd de parkeerruimte voor personeel en toeristen gehalveerd. Dit leidde op topdagen voor een groot tekort aan parkeerruimte en gevaarlijke situaties op de Postweg. Op het nieuwe terrein kan dit probleem worden opgelost. In de nabije toekomst wordt gestart met een herinrichting van dit terrein in samenhang met bouwwerken.
2. Dit terrein is uitermate geschikt om enkele bedrijven te vestigen. Hoewel de voorkeur uitgaat naar luchtvaart gerelateerde bedrijven zijn andere bedrijven ook welkom.
3. Het Paracentrum Texel heeft een groot deel van de luchthaven nodig voor hun activiteiten. Het terrein rond de springbak is dicht gelegen naast de taxibaan, welke van en naar baan 22-04 leidt. Door de ruimte op het aangekochte terrein als uitwijk voor parachutisten te gebruiken, wordt een groot veiligheidsprobleem opgelost.

Het aangekochte terrein is geruimd met een agrariër voor een aanmerkelijk groter terrein. Dit terrein kon de Gemeente Texel goed gebruiken in een convenant met de Provincie Noord-Holland om het arsenaal landbouwgrondweer op orde te krijgen. Hoewel de ruil er qua oppervlakte vreemd uit ziet is het voor Texel Airport een prima investering gebleken (zie de bovenstaande punten). De overgedragen grond was voor Texel Airport NV zogenaamde “dode” grond, die tot in lengte van jaren niets opleverde en waar de bovengenoemde punten niet tot uitvoering gebracht konden worden. Texel Airport beschikt over een bouwblok waar, ondanks de mogelijkheden qua oppervlakte, nauwelijks meer gebouwd kan worden. Reden is dat het uitzicht voor toren, hotel/restaurant en de overige bedrijven verdwijnt. Het aangekochte terrein is hiervoor uitermate geschikt daar het past in de bestaande bebouwing.

H.6.7. Toegevoegde waarde Rednose Aviation & Consultancy voor Texel International Airport

Sinds 2009 zijn er al gesprekken tussen RAC en TIA over mogelijke vestiging van bedrijfsactiviteiten op TIA. Al een flink aantal jaren richt RAC zich op aankoop, verkoop en restauratie in de historische luchtvaart en onderhoud en inspecties van Amerikaans geregistreerde toestellen. Activiteiten die TIA met open armen ontvangt. Enerzijds is er een kans om de huidige stabiele situatie te bestendigen en anderzijds past deze activiteit uitstekend bij de activiteiten van het Luchtvaart- en Oorlog Museum Texel (LOMT). Het bestuur van het LOMT juicht samenwerking dan ook toe en het kan een impuls betekenen voor het LOMT en een bijdrage aan het toeristisch product op Texel. Via een samenwerking met het LOMT kunnen de toeschouwers de vorderingen van de diverse restauratie projecten bekijken. Het bieden van educatie kan bovendien van toegevoegde waarde zijn.

In het verleden hebben verschillende tellingen plaats gevonden om uit te zoeken waar Texel Airport staat in dit toeristisch product. Deze tellingen kwamen er op neer dat op jaarbasis ruim 250.000 toeristen Texel Airport bezoeken. Bijkomend voordeel is dat deze attractie gratis te bezoeken is en dat het de gemeente al ruim dertig jaar geen subsidie kost om Texel Airport in stand te houden.

H7. Organisatie en voorzieningen

RAC is nu een eenmanszaak en wordt gerund door Ruud Heinen, directeur eigenaar. Jeanet Heinen ondersteunt bij de administratie en er is een externe boekhouder die op factuurbasis wordt ingeschakeld; klein en overzichtelijk. Door bouw van een hangaar worden de huidige activiteiten doorontwikkeld en uitgebreid, waarop de organisatie moet worden aangepast.

H.7.1. Management en organisatie

Na de bouw van de hangaar wordt een operationeel manager uit het eigen netwerk aangetrokken, waardoor een structurelere bezetting in het bedrijf wordt geborgd. Hoewel de eigenaar alle vereiste papieren heeft voor de huidige bedrijfsvoering (zie bijlage voor c.v. van Ruud Heinen), is het voor de continuïteit van de bedrijfsvoering goed aanvullende expertise aan te trekken.

Zodra de omzet en het klantenbestand dit toelaten, wordt technisch personeel aangetrokken, naast ondersteuning op logistiek, educatief en administratief gebied. Een goed werkend ict-systeem en -netwerk is bovendien belangrijk om de bedrijfsvoering op iedere plek te kunnen benaderen en leiden. De mogelijkheden in de nieuwe hangaar zijn uitgebreider dan binnen de huidige bedrijfsactiviteiten en vertaalt zich in de productgroepen die ingericht worden in de bedrijfsvoering en administratie: (Tabel 2: omzet/productgroepen)

Productgroep	Omschrijving
Stalling	-het stallen van vliegtuigen en helikopters, die in restauratie, certificering of onderhoud zijn/(moeten)komen -stallen van toestellen in eigendom
Onderhoud en restauratie	-gelegaliseerd onderhoud van buitenlands geregistreerde vliegtuigen -onderhoud van gestalde (historische) vliegtuigen/helikopters en eigen toestellen -restauratie en reparatie vliegtuigen/helikopters
Certificering	-(proces van)certificering van (historische) vliegtuigen en helikopters
Handel	-het inkopen en (door)verkopen van vliegtuig-/helikopteronderdelen -inkopen en (door)verkopen van vliegtuigen en helikopters voor en aan derden
Vliegen	-het vliegen met eigen (historische) toestellen -het organiseren en maken van (rond)vluchten o.b.v. een AOC -het geven van lesinstructie op eigen toestellen of op toestellen van derden voor eigen gebruik door derden
Vergaderen en leisure management	-organiseren van maatwerk arrangementen voor de zakelijke markt om te kunnen vergaderen inclusief aankomst per vliegtuig als aanvulling op de technische werkzaamheden. I.s.m. andere partijen op Texel op te pakken voor complementariteit in dienstverlening.
Educatie	-het laten meelopen van stagiaires uit het technisch gericht onderwijs -het opleiden van Amerikaans licensed monteurs -op interessebasis les over (luchtvaart)techniek, vliegen en luchtvaart -instructie al dan niet georganiseerd en/of groepsgewijs



Afbeelding 16,17: historische luchtvaart en passie, Boeing Stearman 1944

H.7.2. Operationele functies

In het algemeen is het belangrijk dat er een operationeel manager op de werkvloer beschikbaar is als aanspreekpersoon. Deze manager kan de werkvloer leiden, begeleiden en de dagelijkse bedrijfsvoering coördineren. Kennis van de apparatuur, technische werking in en rond de hangaar en de veiligheidsregels dient structureel te worden bewaakt en gemanaged. Daarbij onderhoudt deze persoon de contacten met de luchthaven, collega bedrijven en bijvoorbeeld de brandweer. Ditzelfde geldt voor het begeleiden van mensen, die zich op de werkvloer bevinden of zich op het platform begeven.

H.7.3. Uitbesteding functionaliteiten

Het is belangrijk zorg te dragen voor hygiëne en een stofvrije werkvloer. Voor overleg, leisure activiteiten en educatie is het bovendien belangrijk gastvrijheid uit te stralen. Een schone overlegruimte en keukens zijn hierbij belangrijk, naast service gereedschap en schone (keuken)apparatuur die hiervoor nodig is. Voor de schoonmaak wordt gedacht aan inhuur van derden.

De beveiliging van de hangaar en m.n. de operationele ruimtes kan met camera's worden georganiseerd. Het monitoren hiervan kan door een beveiligingsbedrijf worden gedaan. Voor het ophalen en wegbrengen wordt gedacht aan inhuur van derden op Texel. Rond de catering voor groepen bezoekers wordt samenwerking gezocht met lokale bedrijven.

H8. Beoordeling economische haalbaarheid (business case)

RAC verwacht gefaseerd omzet te bewerkstelligen op de verschillende productgroepen, omdat m.n. de productgroepen vergaderen/leisure management en educatie nieuw ontwikkeld worden. Gezien de nieuwbouw vraagt dit een overzicht van de te verwachten investeringen en kosten in H8.2. De economische haalbaarheid is beschreven in H.8.3.

H.8.1. verwachte opbrengsten

De opbrengsten worden gekoppeld aan de verschillende productgroepen. Voor het eerste jaar is dit in een overzicht gezet. Het eerste jaar wordt het een uitdaging om het BEP te behalen. Het **eerste** omzetjaar kan mogelijk over twee kalenderjaren vallen, waardoor een half jaar van het boekjaar kan worden toegevoegd aan de cijfers. De volgende jaren wordt omzetstijging verwacht in de eerste vijf omzetgroepen terwijl groep de andere nagenoeg gelijk blijven.:

overzicht verwachte omzet per maand

productgroep	kosten	aantal	omzet	bruto resultaat	per jaar	pmnd
stalling	1050	5	3000	1950	23400	
onderhoud&reparatie	4500	75	5625	1125	13500	
certificeren	345	0,5	625	280	3360	
handel uren	1390	10	3750	1250	15000	
handel		1	6000	6000	72000	
vliegen	1855	7	2170	315	3780	
vergaderen&leisuremanagement	1207	11	1207	466	1655	
educatie	550	10	550	0	0	
					136632	11386

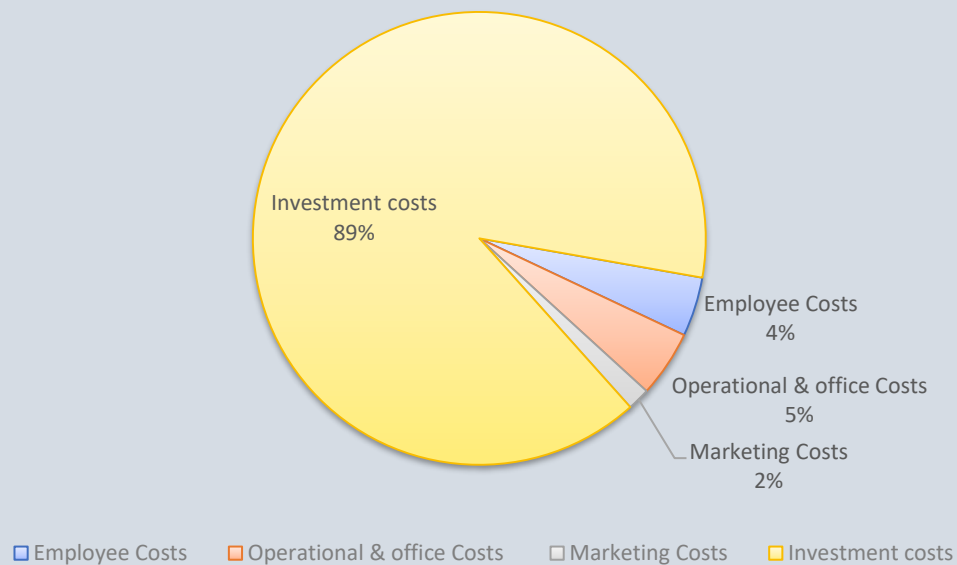
Tabel 3: omzetgroepen en -prognose jaar 1

H.8.2. Verwachte investering en kosten

Er wordt een nieuwe hangaar gebouwd waardoor te verwachten investeringen voor het eerste jaar hoog zijn. Er van uit gaande dat de bouw en het exploiteren van de werkzaamheden van RAC vanuit deze nieuwe faciliteit volledig plaatsvindt in de 2018, is de volgende schatting gemaakt.

De verwachte kosten voor 2018 zullen als volgt zijn opgebouwd (Grafiek 2: verwachte kostenverdeling):

Planned Expenses



Investeringsen

De investeringskosten van [] euro zijn opgebouwd uit de bouw van de hangaar met alle benodigde faciliteiten, inclusief de aanleg van de tuin, energievoorziening en de inrichting van de ruimtes. Ook werkplaats-, gronduitrusting en gereedschappen zijn mee gerekend. Evenals operationele en exploitatiekosten. De financierings- en investeringsbegroting ziet er als volgt uit:

Vaste activa (excl. BTW)	In bezit	Investeren	Totaal
Verbouwing			
Inventaris en inrichting			
Computer en software			
Transportmiddel			
Goodwill/Franchisefee/Huurgarantie			
Vlottende activa (excl. BTW)			
Startvoorraad			
Promotie-, aanloopkosten			
Kas (reserve)			
Totaal investeringsbedrag			

Tabel 4: financierings- en investeringsbegroting

Eigen inbreng	
Activa in bezit	
Contante inbreng (bv. spaargeld)	
Achtergestelde leningen (familie/vrienden)	
Totaal eigen vermogen	
Financiering	
Financiering overig	
Financiering kredietverstrekker	
Totaal vreemd vermogen	
Totaal	

Exploitatiekosten

De operationele kosten bevatten pacht en stallingskosten, verzekerings- en brandstofkosten, energie, telefoon-/ict-/internetkosten, bankkosten en catering.

De werknemerskosten zijn het eerste jaar laag en betreffen de inhuur van derden voor het organiseren van de bouw en de inrichting van de bedrijfsvoering, inclusief administratie. De beoogde bruto jaaromzet is [] euro ([] euro per maand) en er lijkt [] nodig om het BEP te draaien, wat neer komt op [] euro per maand.

H.8.3. Beoordeling economische haalbaarheid

De investeringen in het eerste jaar zijn groot. Al jaren geleden is een marktonderzoek gehouden onder relaties in de vliegerij om te inventariseren welke werkzaamheden RAC tot zijn omzet zou kunnen rekenen in geval van het bouwen van eigen onderkomen voor het bedrijf. Al jaren wordt er werk af gehouden door gebrek aan eigen ruimte en faciliteiten. Opnieuw worden deze bedrijven en particulieren benaderd om deze toezegging op klandizie te borgen. Een deel van deze bedrijven zal intussen een alternatieve oplossing hebben gezocht.

Desalniettemin wordt het een uitdaging RAC op Texel op een redelijke termijn, in bijv. vijf jaar, winstgevend te maken. Het is belangrijk mensen en bedrijven te enthousiasmeren de charme van Texel met het zakelijke te combineren. En hierbij environment management te combineren met het zakelijke aspect en het realiseren van omzetverhoging. Een kwestie van marketing en leisure management. En hiervoor slimme coalities te vormen met andere ondernemers en dit aantrekkelijk in de markt te zetten.

De makkelijkste route voor omzetverhoging zal het uitbreiden van FAA inspecties zijn. Echter de directeur eigenaar staat momenteel gecalculeerd op alle omzetgroepen, terwijl er een maximum aan tijd inzetbaar is. Het is belangrijk zo snel mogelijk met vrijwillige ondersteuners en medewerkers te werken, die enthousiast zijn over de luchtvaart en wellicht gepensioneerd zijn, waardoor zij al voorzien zijn van inkomen.

H9. Maatschappelijk verantwoord ondernemen (CR)

Maatschappelijk verantwoord ondernemerschap is op Texel wenselijk. Het eiland heeft een rijke natuur, waarvan het behoud belangrijk is. Met de bouw van de hangaar en de exploitatie van RAC wordt hiermee -waar mogelijk- rekening gehouden. Het is geen doel op zich maar onderdeel van de normale bedrijfsvoering. Een duurzame strategie met praktische en zichtbare toepassingen daarvan kan een positieve bijdrage leveren voor mens, milieu, natuur en bedrijfsresultaat.

H.9.1. Wetgeving

Vooralsnog zijn er geen nationale of Europese wetten of regelgeving waarin maatschappelijke verantwoordelijkheid is vastgelegd. Zover nu bekend, zal RAC op generlei wijze extra belasting voor het milieu of de uitstoot van CO2 veroorzaken. Wel wordt nagedacht over het integreren van de gedachte van een maatschappelijk verantwoorde balans tussen, mens, mileu en omzet.

H.9.2. Maatschappelijk verantwoord bouwen

Bij het kiezen van de materialen en kleuren waarmee wordt gebouwd wordt bewust na gedacht over de omgeving waarin wordt gebouwd en welke materialen er worden gebruikt. Om de hangaar heen wordt zo mogelijk enig groen aangelegd, waardoor het geheel zo goed mogelijk past in het landschap van het vliegveld.

In de hangaar wordt een lichtstraat in de dakconstructie beoogd, waarmee zonlicht als energiebron voor licht en warmte kan dienen. Daaronder wordt gewerkt met een infrarood straalverwarming die door het afstralen naar beneden mede zorgdraagt voor het verwarmen van een hiervoor geschikte vloer in de hangaar ruimte. De stroomhuishouding kan worden aangevuld met zonnepanelen, daar waar zij het vliegverkeer niet teveel weerspiegelen, waardoor dit tot ongewenste en gevaarlijk situaties zou kunnen leiden.

Het is wenselijk ook de warmwatervoorziening op de constructie van zonnewarmte aan te sluiten. Er wordt nagedacht over de opslag van energie die verkregen wordt op momenten dat dit rijkelijk aanwezig is om te benutten in tijden van minder zonnewarmte. Bij afwerking aan de binnenzijde van de hangaar wordt gebruik gemaakt van materialen en verf op natuurlijke basis en er wordt nagedacht over een zo hoog mate van isolatie in de bouwconstructie. Dit beperkt energiegebruik. Een gasvoorziening wordt niet beoogd.

H.9.2. Maatschappelijk verantwoorde bedrijfsvoering

Voor het voorzien van zakelijke en leisure groepen van catering wordt gedacht aan maaltijden met een biologisch karakter. Tenminste samengesteld met die ingrediënten en voedingsmiddelen die natuurlijk op Texel worden geteeld dan wel geproduceerd. Ook bij het aanbieden van arrangementen worden Texel-specifieke activiteiten beoogd (fietsen, boerengolf, strandzeilen, vliegeren, parachute springen etc.). Er wordt nagedacht over afvalscheiding en zo weinig mogelijk gebruik gemaakt van wegwerpproducten (als handschoenen, maar ook plastic borden etc).

H10. Risico's en mitigerende maatregelen

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste risico's beschreven, die samenhangen met de ontwikkeling en exploitatie van RAC op TIA. Daarbij worden de bijbehorende beheersmaatregelen inzichtelijk gemaakt. Tabel 5: risicomatrix

Onderwerp	Risico	Maatregelen
Operationeel	-beperking aantal bewegingen op TIA -continuïteit/organisatie van restaurant en hotel functie op TIA -kennis en kunde teveel bij de directeur eigenaar. Te weinig personeel om omzet te halen die nodig is voor gezonde bedrijfsvoering	-focus leggen op andere productgroepen en klantgroepen die RAC bedient -zorgdragen voor eigen koffie/thee en beperkte keukenvoorziening. Verder een samenwerking aangaan met Hotel (Boutique) Texel -Zsm aantrekken operationeel manager, die ook onderhouds-, educatie- en certificeringsprocedures kan begeleiden en opleiden operationeel en technisch personeel. -werken met gepensioneerd vrijwilligers met verstand van zaken en een geborgd inkomen, naast technische studenten die de operationele werkzaamheden kunnen ondersteunen tegen lage kosten

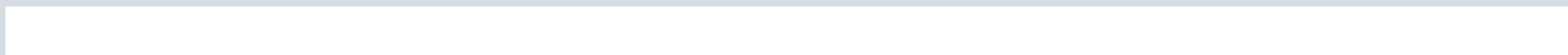
		-daarbij procedures en werkwijzen gaan vastleggen in handboeken en werkprotocollen -mogelijkheid van crowd funding onderzoeken; verhoogt betrokkenheid, creëert medewerking en marketing communicatie en kan de financiering dekken.
Financieel	-teruglopende economie voor general aviation, richten op niche markt en ondernemers/personen met een hogere SES en voldoende macht en middelen zich hierin te blijven begeven. -ogenschijnlijk verplichte betalingen op TIA voor stalling -vertraging bouw hangaar -financiering van 100% met alle wensen.	-cachet van de luchtvaart benutten voor het krijgen en behouden kapitaalcrachtige klanten. Zorgen voor gastvrijheid, betrouwbaarheid en flexibiliteit voor de klant. Oplossingsgericht maatwerk. -overleg met TIA over lage instap -planning en materiaalkeuze in planning plaatsen en organisatie strak coördineren -afstemming met overheden over voortgang. -mogelijkheid van crowd funding onderzoeken; verhoogt betrokkenheid, creëert medewerking en marketing communicatie en kan de financiering dekken.
Politiek	-beperking activiteiten general aviation vanuit de overheid -aanscherping regels en wetgeving	-inspelen op de beweging vanuit de politiek de grotere luchtvaart te verspreiden in Nederland over o.a. Lelystad, Eindhoven, Rotterdam en Maastricht. De GA kan hierdoor positief uitwijken naar o.a. TIA -blijvend afstemmen met TIA, andere ondernemers en bedrijfsvoering

		aanpassen waar nodig en wenselijk
Verkeer en vervoer	-reistijd en boot overtocht (kosten en tijd) voor de zakelijke markt kan belemmeren voor TIA te kiezen	-aanbieden vliegtuigen/helikopters op te halen voor restauratie/onderhoud op TIA. -regelen van vervoer en overnachting voor klanten en relaties -regelen van vervoer van en naar de boot waar gewenst -overbruggingsprogramma aanbieden voor tijd die ze kwijt zijn door op Texel onderhoud en restauratie te willen laten doen (maatwerk Leisure management)



Verwijzingen afbeeldingen, grafieken, tabellen

Nummer	omschrijving	pagina
Afbeelding 1:	Ruud Heinen in gesprek over de vliegplanning op Texel	3
Afbeelding 2:	Ruud en Jeanet in (werk)overleg op Texel	3
Afbeelding 3,4,5:	restaurantie Augusta Bell 204B '227'	9
Afbeelding 6,7,8:	educatie – uitleg -excursies	10
Afbeelding 9,10:	Augusta bell 204B '227' in restaurantie en in vol ornaat (in restaurantie bij RAC)	11
Afbeelding 11,12:	Texel International Airport, hotel restaurant en Texel vanuit de lucht	13
Grafiek 1:	Specificatie verschillende soorten vliegbewegingen	15
Afbeelding 13,14,15:	LOMT	16
Tabel 2:	omzet/productgroepen	18
Afbeelding 16,17:	historische luchtvaart en passie, Boeing Stearman 1944	19
Tabel 3:	omzetgroepen en -prognose jaar 1	20
Grafiek 2:	verwachte kostenverdeling	21
Tabel 4:	financierings- en investeringsbegroting	22
Tabel 5:	risicomatrix	25
Afbeelding 18:	historische Fairchild	27
Bijlage	C.V.	



bijlage 3

Quickscan Wet Natuurbescherming Soorten

Bouw Hangaar Texel Airport, De Cocksdorp



Quicksan Wet Natuurbescherming Soorten

Bouw Hangaar Texel Airport, De Cocksdorp

Uitvoerder: Noordkop Groen
Van Galenstraat 131
1782 EZ Den Helder

Email: Noordkopgroen@gmail.com

Opsteller:

Paraaf:

↑

Project: Bouw Hangaar Texel Airport, De Cocksdorp

Rapportnummer: 2018-12

Status: Eindrapportage

Datum: 5 maart 2018

Opdrachtgever: Texel Airport

Contactpersoon:

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	4
2.	BESCHERMING CONFORM DE NATIONALE WETGEVING	5
3.	GEBIEDSBESCHRIJVING	6
	3.1 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving	6
	3.2 Ligging ten opzichte van beschermde gebieden	9
	3.3 Te verwachten werkzaamheden en ingrepen	10
	3.4 Toekomstig gebruik van de onderzoekslocatie	11
4.	ONDERZOEKSMETHODIEK	12
5.	ONDERZOEKSRESULTATEN	13
	5.1 Vogels	13
	5.2 Vleermuizen	13
	5.3 Overige zoogdieren	13
	5.4 Amfibieën, reptielen en vissen	14
	5.5 Libellen en vlinders	14
	5.6 Vaatplanten	14
6.	TOETSING AAN WET- EN REGELGEVING Wet Natuurbescherming	
	Hoofdstuk 3. Soorten	15
	6.1 Beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn	15
	6.2 Beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn	16
7.	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	17
	7.1 Waarnemingen en te verwachten soorten	17
	7.2 Maatregelen ter voorkoming van negatieve effecten	18
	7.3 Nader onderzoek	18
BIJLAGE:		
A.	- Geraadpleegde bronnen	19
B	- Resultaten Quickscanhulp	20

1. INLEIDING

Noordkop Groen heeft van Texel Airport de opdracht gekregen voor het uitvoeren van een QuickScan Wet Natuurbescherming Soorten voor de bouw van een hangaar aan de Postweg te De Cocksdorp op het Waddeneiland Texel.

De planning is te starten met de bouw na vergunningverlening.

De Quickscan heeft als doel in te schatten of er negatieve effecten te verwachten zijn op het voorkomen van voor de Wet beschermde soorten.

Het onderzoek is uitgevoerd middels het verrichten van een bureauonderzoek en een veldbezoek. Op deze wijze is inzicht verkregen in de aanwezigheid van geschikt habitat en de daarbij te verwachten beschermde soorten, gesitueerd op of nabij de onderzoekslocatie.

De quickscan is een toets van de ecologische potenties van de onderzoekslocatie en kan niet gezien worden als volwaardig ecologisch onderzoek. Voor de quickscan zijn geen uitgebreide inventarisaties uitgevoerd naar soorten en soortgroepen.

2. BESCHERMING CONFORM DE NATIONALE WETGEVING

Zorg voor alle inheemse planten- en diersoorten en voor de natuurlijke rijkdommen van gebieden wordt gegarandeerd door de naleving van de wet- en regelgeving ten aanzien van natuur en milieu.

Sinds 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming van kracht. Deze vervangt drie wetten; de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en Faunawet. Slechts één wet en minder regels maakt de wet overzichtelijker.

Bescherming van dieren en planten

Veel verschillende planten- en diersoorten zorgen ervoor dat de natuur tegen een stootje kan. Sommige soorten, zoals vleermuizen, gierzwaluwen en steenuilen zijn kwetsbaar. In een dichtbevolkte samenleving als Nederland is daarom goede natuurbescherming belangrijk. Wanneer het met de natuur goed gaat, is er ook meer ruimte voor economische en andere maatschappelijke activiteiten.

Rolverdeling provincies en Rijk

Vanaf 1 januari 2017 bepalen de provincies voor hun gebied wat wel en niet mag in de natuur. Zij zijn verantwoordelijk voor de vergunningen en ontheffingen. De Rijksoverheid is dan alleen nog verantwoordelijk voor de ontheffingsaanvragen en de gedragscodes.

De rol van de gemeente

Ook de rol van de gemeente is enigszins veranderd. De gemeente had al de plicht om te toetsen op volledigheid en informatieplicht. Met de decentralisatie is de verplichting tot toetsen op volledigheid bij omgevingsvergunningen veel belangrijker geworden.

Soortenbescherming; hoofdstuk 3 Wet Natuurbescherming

Vrijwel alle in Nederland in de vrije natuur voorkomende flora en fauna is beschermd. Deze bescherming is geregeld in hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming.

Dit betekent onder meer dat het verboden is om vogels, zoogdieren, amfibieën, reptielen en een aantal vissoorten te verstoren, te vangen of te doden en dat het verboden is om hun rust-, verblijf- en nestplaatsen uit te halen, te verwijderen of te vernielen. Wilde planten mogen niet worden uitgestoken.

Het is mogelijk om vrijstelling of ontheffing te krijgen van deze verboden. Dat kan nodig zijn in het geval beschermde soorten schade aanrichten, zoals bijvoorbeeld gewasschade, schade aan de volksgezondheid of schade aan flora of fauna.

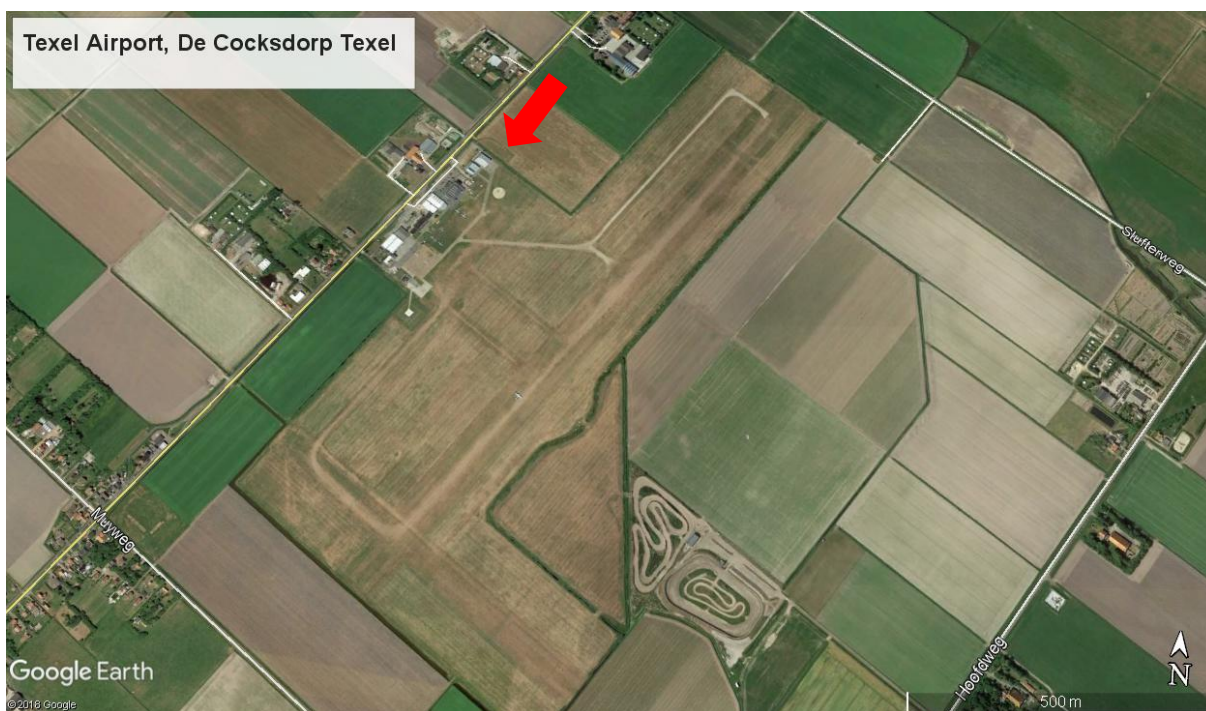
Een ontheffing kan ook nodig zijn in het geval werkzaamheden moeten worden uitgevoerd, zoals bouwen, onderhoud, slopen of aanleg van infrastructuur. Indien deze werkzaamheden gevolgen kunnen hebben voor beschermde planten- of diersoorten dient daarvoor bij de Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord (RUD NHN) een ontheffing te worden aangevraagd. (www.RUDNHN.nl)

3. GEBIEDSBESCHRIJVING

3.1 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving

In de huidige situatie ligt de planlocatie ten Noordoosten van de huidige bebouwing. Het terrein wordt nu tijdelijk gebruikt als parkeerterrein.

In de onderstaande figuur is de huidige situatie weergegeven.

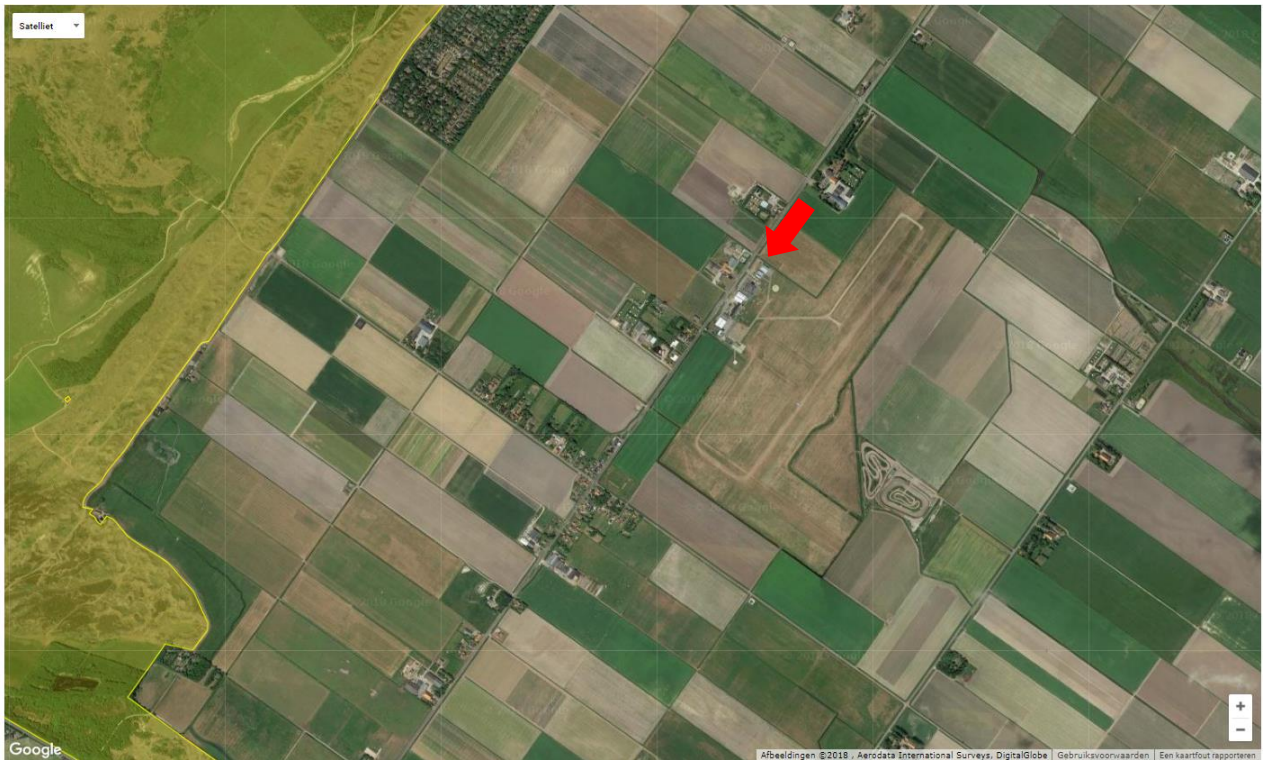


Figuur 1. Huidige situatie (Google earth).



Figuur 2. Huidige situatie.

3.2 Ligging ten opzichte van beschermde gebieden

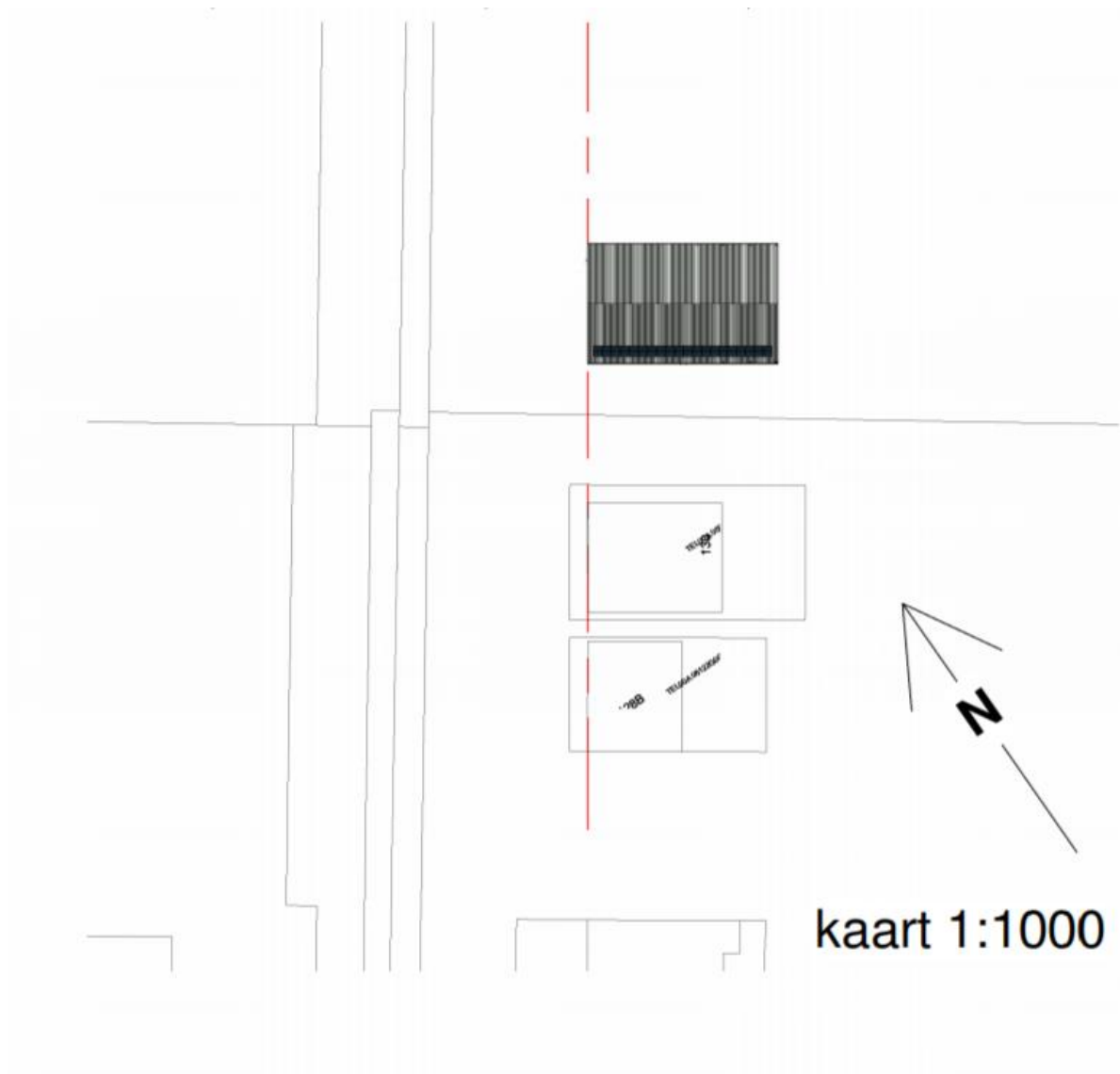


Figuur 3. Ligging ten opzichte van beschermde gebieden. Met rode pijl aanwijzing van de planlokatie.
(<https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/googlemapsgebied.aspx?id=n2k001&groep=2>)

De planlokatie voor de bouw van de nieuwe hangaar ligt op ca. 1,5 kilometer van natura 2000 gebied Duinen en Lage land van Texel.

3.3 Te verwachten werkzaamheden

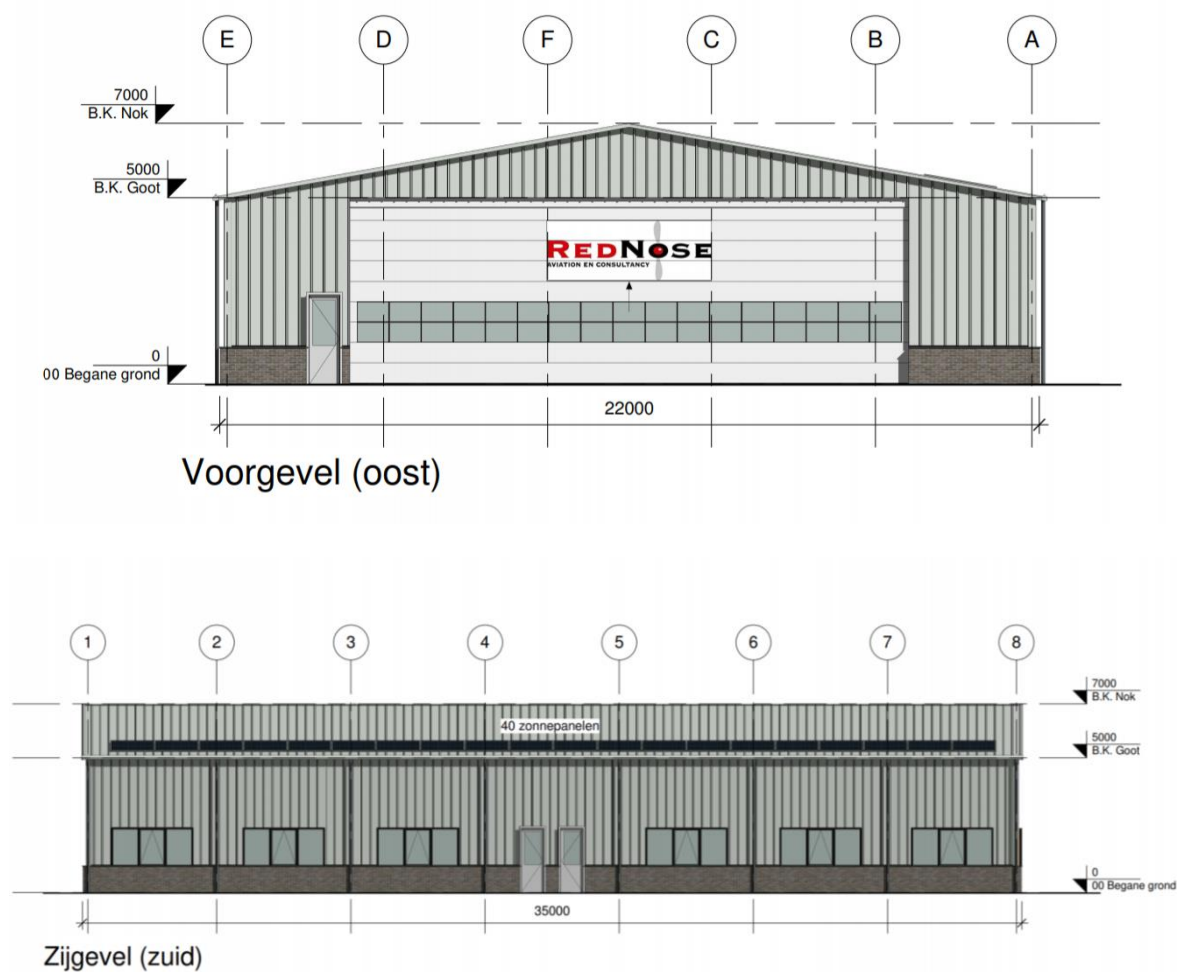
De Hangaar zal als elementenbouw geplaatst worden met een telekraan of verreiker.



Figuur 4. Plankaart met de nieuwe Hangaar (Tuin – Den Helder).

3.4 Toekomstig gebruik van de onderzoekslocatie

De planlocatie zal in de toekomst gebruikt worden voor de stalling van vliegtuigen.



Figuur 5. Voor en zijgevel nieuwe Hangaar (Tuin – Den Helder).

4. ONDERZOEKSMETHODIEK

Aan de hand van verspreidingsatlassen en andere standaardwerken is nagegaan welke bijzondere planten- en diersoorten er voor kunnen komen op de onderzoeklocatie. Daarnaast is er gebruik gemaakt van de gevalideerde waarnemingen in de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) gebruikt via de tool van www.quickscanhulp.nl. Voor zover mogelijk is van de geconstateerde soorten binnen 1 kilometer van het plangebied gekeken naar de bekende waarnemingen via www.waarneming.nl. Een overzicht van de geraadpleegde bronnen is weergegeven in bijlage A.

De informatie in de verspreidingsatlassen is veelal weergegeven op kilometerhokniveau (1 x 1 kilometer) of op uurhokniveau (5 x 5 kilometer). De kaart van Nederland is door de Topografische Dienst van Nederland verdeeld in blokken van 1 km², de kilometerhokken. De plaatsaanduiding van een kilometerhok bestaat uit de coördinaten van de x-as en de y-as die elkaar in de linker onderhoek van het hok snijden. Aangezien met de schaal van kilometerhokken of uurhokken een groter gebied wordt beschouwd dan alleen de onderzoeklocatie, betekent dit niet dat de kritische soorten ook daadwerkelijk voorkomen binnen de begrenzing van de onderzoeklocatie. Sommige verspreidingsgegevens zijn niet erg actueel. Dit betekent dat de meest recente verspreidingsgegevens reeds verouderd kunnen zijn. De meeste te gebruiken gegevens vormen daarom geen uitsluitsel over het aantal soorten en type waarneming van een soort in het betreffende gebied, maar enkel een indicatie over het voorkomen.

Naast het bureau onderzoek heeft er een veldbezoek plaatsgevonden. Het veldbezoek is afgelegd op 12 februari 2018. Tijdens dit veldbezoek is de gehele onderzoeklocatie alsmede de omliggende terrein bezocht. Gedurende het veldbezoek is gelet op de mogelijke aanwezigheid van beschermde en bedreigde soorten op basis van het aanwezige habitat.

5. ONDERZOEKSRESULTATEN

5.1 Vogels

Broedvogels

Op de planlocatie zijn geen broedvogels te verwachten. Het terrein wordt extensief gebruikt als parkeerplaats.

Er zijn geen nesten waargenomen die meerdere jaren gebruikt worden en daardoor jaarrond beschermd zijn.

Slaapplaatsen

Er zijn geen aanwijzingen dat de planlocatie als slaapplaats gebruikt wordt.

Andere soorten

Waarnemingen van andere vogelsoorten zullen veelal betrekking hebben op trekkende vogels.

5.2 Vleermuizen

Er zijn binnen het gebied of op korte afstand van het plangebied waarnemingen bekend van de Gewone dwergvleermuis, de Ruige dwergvleermuis en de Laatvlieger.

Verblijfplaatsen op de onderzoekslocatie

De planlocatie is ongeschikt als verblijfplaats voor vleermuizen. Er zijn alleen kraamkolonies bekend van de Laatvlieger op Texel. De bekende kolonies liggen niet in de buurt van de onderzoekslocatie.

Effecten op Vleermuizen zullen daarom verwaarloosbaar zijn.

5.3 Overige zoogdieren

Er zijn binnen het gebied of op korte afstand van het plangebied waarnemingen bekend van de Noordse Woelmuis (NDFF). Het terrein vormt geen geschikt habitat voor de soort.

Van de overige landzoogdieren zoals Aardmuis, Bosmuis, Dwergmuis, Egel, Haas, Huisspitsmuis en Konijn zijn waarnemingen bekend op of nabij de planlocatie. Naast de algemene zorgplicht hebben de soorten bij ruimtelijke ontwikkeling een vrijstelling, waardoor een ontheffing bij verstoring niet noodzakelijk is.

De gevalideerde waarnemingen van zeezoogdieren als de Gewone Zeehond, Grijze Zeehond en Bruinvis moeten berusten op de invoer op een verkeerde locatie.

5.4 Amfibieën, reptielen en vissen

Er zijn binnen het gebied of op korte afstand van het plangebied waarnemingen bekend van de Bastaardkikker, Kleine Watersalamander en Rugstreeppad (NDFF). Het terrein vormt geen geschikt habitat voor deze soorten.

Met uitzondering van een bevestigde waarneming van een muurhagedis in Den Burg, en een bevestigde waarneming van een vrouwtje zandhagedis in 2016 aan de Biesbosweg (bosrand nabij Westerslag) komen er op Texel geen reptielen voor.

Geen van de beschermde zoetwater vissoorten is ooit op Texel waargenomen.

5.5 Libellen en vlinders

Voor libellen geldt dat ze water nodig hebben voor voortplanting. Daarnaast zijn beschermde libellen soorten niet waargenomen op Texel.

Binnen een straal van 1 kilometer is een waarneming bekend van een Duinparelmoervlinder, De Grote Parelmoervlinder en de Kommavlinder. Het is uitgesloten dat er binnen het plangebied geschikt habitat aanwezig is voor deze soort. Beschermde dagvlinders stellen specifieke eisen aan het voortplantingshabitat met waard- en nectarplanten. Het is niet uit te sluiten dat er incidenteel waarnemingen gedaan kunnen worden van beschermde en zeldzame soorten. Dit komt doordat veel soorten na hun voortplantingstijd zwerfgedrag vertonen.

5.6 Vaatplanten

Binnen een straal van 1 kilometer is een waarneming bekend van de Groenknolorchis. De groenknolorchis is een soort die voorkomt in Midden- en Noord-Europa in veengronden. Zij is bij ons vrij zeldzaam gevonden, ook in vochtige duinvalleien. Het is niet aannemelijk dat de soort voorkomt op de planlocatie.

6. TOETSING AAN WETGEVING; Wet Natuurbescherming Hoofdstuk 3. Soorten

6.1 Beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn; § 3.1. Wet Natuurbescherming

Artikel 3.1

1. Het is verboden opzettelijk van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn te doden of te vangen.
2. Het is verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen.
3. Het is verboden eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te rapen en deze onder zich te hebben.
4. Het is verboden vogels als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te storen.
5. Het verbod, bedoeld in het vierde lid, is niet van toepassing indien de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort.

Artikel 3.2

1. Het is verboden vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn dood of levend, of gemakkelijk herkenbare delen daarvan, of uit deze vogels verkregen producten te verkopen, te vervoeren voor verkoop, onder zich te hebben voor verkoop of ten verkoop aan te bieden.
2. Het verbod, bedoeld in het eerste lid, is niet van toepassing ten aanzien van vogels van soorten, genoemd in bijlage III, deel A, bij de Vogelrichtlijn, die aantoonbaar overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens deze wet zijn gedood of gevangen, onderscheidenlijk verkregen, en ten aanzien van delen of producten van die vogels.
3. Het verbod, bedoeld in het eerste lid, is niet van toepassing ten aanzien van bij algemene maatregel van bestuur aangewezen vogels van soorten, genoemd in bijlage III, deel B, bij de Vogelrichtlijn, die aantoonbaar overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens deze wet zijn gedood of gevangen, onderscheidenlijk verkregen, en ten aanzien van delen of producten van die vogels.
4. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gesteld over de verkoop, het vervoer voor verkoop, het onder zich hebben voor verkoop of het ten verkoop aanbieden van vogels van soorten, aangewezen op grond van het derde lid, en delen of producten van die vogels.
5. Een vogelsoort wordt op grond van het derde lid uitsluitend aangewezen, indien de handelingen, bedoeld in het eerste lid, uitgevoerd overeenkomstig regels als bedoeld in het vierde lid, er niet toe leiden dat het populatieniveau, de geografische verspreiding of de omvang van de voortplanting van deze soort in gevaar wordt gebracht of kan worden gebracht.
6. Het is verboden, anders dan voor verkoop, vogels, delen of producten als bedoeld in het eerste lid, onder zich te hebben of te vervoeren, tenzij deze vogels, delen of producten aantoonbaar overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens deze wet zijn gedood of gevangen, onderscheidenlijk verkregen.

6.2 Beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn; § 3.2. Wet Natuurbescherming

Artikel 3.5

1. Het is verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen.
2. Het is verboden dieren als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te verstoren.
3. Het is verboden eieren van dieren als bedoeld in het eerste lid in de natuur opzettelijk te vernielen of te rapen.
4. Het is verboden de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in het eerste lid te beschadigen of te vernielen.
5. Het is verboden planten van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel b, bij de Habitatrichtlijn of bijlage I bij het Verdrag van Bern, in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te onwortelen of te vernielen.

Artikel 3.6

1. Het is verboden dieren of planten van soorten, genoemd in bijlage IV bij de Habitatrichtlijn, bijlage I of II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, onder zich te hebben voor verkoop, te vervoeren voor verkoop, te verhandelen, te ruilen of te koop of te ruil aan te bieden.
2. Het is verboden, anders dan voor verkoop, dieren of planten als bedoeld in het eerste lid onder zich te hebben of te vervoeren.
3. De verboden, bedoeld in het eerste en tweede lid, zijn niet van toepassing ingeval de in dat lid bedoelde dieren en planten aantoonbaar zijn gefokt of gekweekt.

7. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Noordkop Groen heeft van Texel Airport de opdracht gekregen voor het uitvoeren van een QuickScan Wet Natuurbescherming Soorten voor de bouw van een Hangaar aan de Postweg te De Cocksdorp op het Waddeneiland Texel.

De planning is te starten met de bouw na vergunningverlening.

7.1 Waarnemingen en te verwachten soorten

- **Vogels**

Op de planlocatie zijn geen broedvogels te verwachten. Het terrein wordt extensief gebruikt als parkeerplaats.

- **Vleermuizen**

Effecten op Vleermuizen zijn verwaarloosbaar.

- **Overige zoogdieren**

Er zijn binnen het gebied of op korte afstand van het plangebied waarnemingen bekend van de Noordse Woelmuis (NDFF). De planlocatie vormt geen habitat voor de Noordse woelmuis.

Voor de overige zoogdieren geldt in het kader van de Wet natuurbescherming bij ruimtelijke ontwikkeling een vrijstelling, waardoor een ontheffing bij verstoring niet noodzakelijk is.

- **Amfibieën**

Voor de meeste Amfibieën geldt in het kader van de Wet Natuurbescherming bij ruimtelijke ontwikkeling een vrijstelling, waardoor een ontheffing bij verstoring niet noodzakelijk is.

De planlocatie vormt geen geschikt habitat voor genoemde soorten Amfibieën.

- **Libellen en Dagvlinders**

Er zijn geen zeldzame libellen of dagvlinders te verwachten. Het is uitgesloten dat er binnen de planlocatie voldoende geschikt habitat aanwezig is voor een (deel)populatie van beschermde vlindersoorten.

Voor de algemene eventueel aanwezige soorten geldt in het kader van de Wet Natuurbescherming bij ruimtelijke ontwikkeling een vrijstelling, waardoor een ontheffing bij verstoring niet noodzakelijk is.

- **Vaatplanten**

Binnen een straal van 1 kilometer is een waarneming bekend van de Groenknolorchis. De groenknolorchis is een soort die voorkomt in Midden- en Noord-Europa in veengronden. Zij is bij ons vrij zeldzaam gevonden, ook in vochtige duinvalleien. Het is niet aannemelijk dat de soort voorkomt op de planlocatie.

De onderzoekslocatie vormt ook geen potentieel habitat voor beschermde soorten.

7.2 Maatregelen ter voorkoming van negatieve effecten

Er zullen geen overtredingen plaatsvinden met betrekking tot broedvogels als de werkzaamheden buiten het broedseizoen uitgevoerd worden.

Uitgangspunt is dat er geen broedende vogels op het moment van ingrijpen aanwezig zijn binnen het te verstoren gedeelte van de onderzoekslocatie.

In de Wet Natuurbescherming wordt geen vaste periode gehanteerd voor het broedseizoen. Globaal wordt de periode maart tot half augustus aangehouden. Geldend is echter de aanwezigheid van een broedgeval op het moment van ingrijpen. Indien de werkzaamheden in het broedseizoen starten is aanvullend onderzoek noodzakelijk. Dit omvat een controle op de aanwezigheid van nesten. Bij aanwezigheid van nesten dient er een ontheffing aangevraagd te worden.

7.3 Nader onderzoek

Op basis van de conclusies is nader onderzoek niet nodig.

Den Helder, 5 maart 2018

BIJLAGE A

GERAADPLEEGDE BRONNEN

<https://www.natura2000.nl/>

<http://wetten.overheid.nl/BWBR0037552/2017-09-01#Aanhef>

<https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/googlemapszoek.aspx>

https://www.rudnhn.nl/Wet_natuurbescherming

https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/documenten/gebieden/007/n2k_007_db_hvn_noordzeekustzone.pdf

https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/documenten/gebieden/002/beheerplan/Toetsing%20huidige%20activiteiten_Texel.pdf

https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/documenten/gebieden/002/beheerplan/Bestaand_gebruik_tabellen_Texel.pdf

<http://app.quickscanhulp.nl/>

<http://wetten.overheid.nl/jci1.3:c:BWBR0037552&hoofdstuk=3&z=2017-09-01&g=2017-09-01> (Wet Natuurbescherming Hoofdstuk 3 Soorten)

Nieuwsbrief vleermuis werkgroep Texel 2017, P. Bonnet

Verslag vleermuis- en visweekend Texel 2013, K. Dekker, E. Goverse, C. van den Tempel, Landschap Noord-Holland, Rapportnummer: 13-55017

BIJLAGE B

Resultaten Quickscanhulp (© NDFF - quickscanhulp.nl 04-03-2018 13:20:05).

Soort	Soortgroep	Bescherming	Afstand
Bastaardkikker	Amfibieën	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Kleine watersalamander	Amfibieën	wnb-andere soorten	0 - 1 km
duinparelmoervlinder	Insecten - Dagvlinders	wnb-andere soorten	0 - 1 km
grote parelmoervlinder	Insecten - Dagvlinders	wnb-andere soorten	0 - 1 km
kommavlinder	Insecten - Dagvlinders	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Aardmuis	Zoogdieren	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Bosmuis	Zoogdieren	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Dwergmuis	Zoogdieren	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Egel	Zoogdieren	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Gewone zeehond	Zoogdieren	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Grijze zeehond	Zoogdieren	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Haas	Zoogdieren	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Huisspitsmuis	Zoogdieren	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Konijn	Zoogdieren	wnb-andere soorten	0 - 1 km
Rugstreeppad	Amfibieën	wnb-habitatrichtlijn	0 - 1 km
Groenknolorchis	Vaatplanten	wnb-habitatrichtlijn	0 - 1 km
Bruinvis	Zoogdieren	wnb-habitatrichtlijn	0 - 1 km
Gewone dwergvleermuis	Zoogdieren	wnb-habitatrichtlijn	0 - 1 km
Laatvlieger	Zoogdieren	wnb-habitatrichtlijn	0 - 1 km
Noordse woelmuis	Zoogdieren	wnb-habitatrichtlijn	0 - 1 km
Ruige dwergvleermuis	Zoogdieren	wnb-habitatrichtlijn	0 - 1 km
Boomvalk	Vogels	wnb-vogelrichtlijn	0 - 1 km
Buizerd	Vogels	wnb-vogelrichtlijn	0 - 1 km

Soort	Soortgroep	Bescherming	Afstand
Gierzwaluw	Vogels	wnb-vogelrichtlijn	0 - 1 km
Grote Gele Kwikstaart	Vogels	wnb-vogelrichtlijn	0 - 1 km
Havik	Vogels	wnb-vogelrichtlijn	0 - 1 km
Huismus	Vogels	wnb-vogelrichtlijn	0 - 1 km
Kerkuil	Vogels	wnb-vogelrichtlijn	0 - 1 km
Ooievaar	Vogels	wnb-vogelrichtlijn	0 - 1 km
Ransuil	Vogels	wnb-vogelrichtlijn	0 - 1 km
Roek	Vogels	wnb-vogelrichtlijn	0 - 1 km
Slechtvalk	Vogels	wnb-vogelrichtlijn	0 - 1 km
Sperwer	Vogels	wnb-vogelrichtlijn	0 - 1 km
Wespendief	Vogels	wnb-vogelrichtlijn	0 - 1 km
Zwarte Wouw	Vogels	wnb-vogelrichtlijn	0 - 1 km

Formulierversie
2018.01

Aanvraaggegevens

Ingediende aanvraag/melding

Aanvraagnummer	3747897
Aanvraagnaam	1866 - Nieuwbouw Hangaar
Uw referentiecode	-

Ingediend op	20-06-2018
Soort procedure	Reguliere procedure

Projectomschrijving	Conceptaanvraag - 25% vd leges
Opmerking	Conceptaanvraag - 25% vd leges.
Gefaseerd	Nee
Blokkerende onderdelen weglaten	Nee
Persoonsgegevens openbaar maken	Nee
Kosten openbaar maken	Nee
Bijlagen die later komen	n.v.t.
Bijlagen n.v.t. of al bekend	n.v.t.

Bevoegd gezag

Naam:	Gemeente Texel
Bezoekadres:	Emmalaan 15 1791 AT Den Burg
Postadres:	Postbus 200 1790 AE Den Burg
Telefoonnummer:	14 0222
Faxnummer:	0222 36 22 87
E-mailadres:	gemeente@texel.nl
Website:	www.texel.nl
Contactpersoon:	Vergunningen
Bereikbaar op:	ma t/m do 8.30 uur - 12.30 uur

Overzicht bijgevoegde modulebladen

Aanvraaggegevens

Aanvragergegevens

Locatie van de werkzaamheden

Werkzaamheden en onderdelen

Overig bouwwerk bouwen

- Bouwen

Bijlagen

Kosten

Aanvrager bedrijf

1 Bedrijf

KvK-nummer	37130159
Vestigingsnummer	000015364194
Statutaire naam	Rednose Aviation & Consultancy
Handelsnaam	-

2 Contactpersoon

Geslacht	☒ Man ☐ Vrouw
Voorletters	R
Voorvoegsels	-
Achternaam	Heinen
Functie	-

3 Vestigingsadres bedrijf

Postcode	1761LK
Huisnummer	5
Huisletter	-
Huisnummertoevoeging	-
Straatnaam	Boermansweg
Woonplaats	Anna Paulowna

4 Correspondentieadres

Adres	Boermansweg 5 1761LK Anna Paulowna
-------	---------------------------------------

5 Contactgegevens

Telefoonnummer	
Faxnummer	-
E-mailadres	

Gemachtigde bedrijf

1 Bedrijf

KvK-nummer	37052874
Vestigingsnummer	000019023448
Statutaire naam	Architektenburo Uriot
Handelsnaam	-

2 Contactpersoon

Geslacht	☒ Man ☐ Vrouw
Voorletters	I
Voorvoegsels	-
Achternaam	Veeger
Functie	Architekt

3 Vestigingsadres bedrijf

Postcode	1791WX
Huisnummer	15
Huisletter	-
Huisnummertoevoeging	-
Straatnaam	Abbewaal
Woonplaats	Den Burg

4 Correspondentieadres

Adres	Abbewaal 15 1791WX Den Burg
-------	--------------------------------

5 Contactgegevens

Telefoonnummer	0222314037
Faxnummer	-
E-mailadres	mail@uriottexel.nl

6 Akkoordverklaring

Akkoordverklaring

- ☒ Hierbij verklaar ik dat ik de aanvraag/melding naar waarheid heb ingevuld, dat ik correspondentie over mijn aanvraag/melding wil ontvangen op het door mij opgegeven e-mailadres of op het door mij opgegeven adres van de berichtenbox en dat ik weet dat er kosten verbonden kunnen zijn aan het indienen van een aanvraag.

Locatie

1 Kadastraal perceelnummer

Burgerlijke gemeente	Texel
Kadastrale gemeente	Texel
Kadastrale sectie	A
Kadastraal perceelnummer	3127
Bouwplannaam	Nieuwbouw Hangaar
Bouwnummer	-
Gelden de werkzaamheden in deze aanvraag/melding voor meerdere adressen of percelen?	☐ Ja ☒ Nee

2 Eigendomssituatie

Eigendomssituatie van het perceel	☐ U bent eigenaar van het perceel ☐ U bent erfpachter van het perceel ☒ U bent huurder van het perceel ☐ Anders
-----------------------------------	---

Bouwen

Overig bouwwerk bouwen

1 De bouwwerkzaamheden

Wat is er op het bouwwerk van toepassing?

- ☐ Het wordt geheel vervangen
☐ Het wordt gedeeltelijk vervangen
☒ Het wordt nieuw geplaatst

Eventuele toelichting

Nieuwbouw Hangaar

Hebt u voor deze bouwwerkzaamheden al eerder een vergunning aangevraagd?

- ☐ Ja
☒ Nee

2 Plaats van het bouwwerk

Waar gaat u bouwen?

Terrein

3 Bruto vloeroppervlakte bouwwerk

Verandert de bruto vloeroppervlakte van het bouwwerk door de bouwwerkzaamheden?

- ☒ Ja
☐ Nee

Wat is de bruto vloeroppervlakte van het bouwwerk in m2 voor uitvoering van de bouwwerkzaamheden?

0

Wat is de bruto vloeroppervlakte van het bouwwerk in m2 na uitvoering van de bouwwerkzaamheden?

921

4 Bruto inhoud bouwwerk

Verandert de bruto inhoud van het bouwwerk door de bouwwerkzaamheden?

- ☒ Ja
☐ Nee

Wat is de bruto inhoud van het bouwwerk in m3 voor uitvoering van de bouwwerkzaamheden?

0

Wat is de bruto inhoud van het bouwwerk in m3 na uitvoering van de bouwwerkzaamheden?

5565

5 Oppervlakte bebouwd terrein

Verandert de bebouwde oppervlakte van het terrein na uitvoering van de bouwwerkzaamheden?

- ☒ Ja
☐ Nee

Wat is de bebouwde oppervlakte van het terrein in m2 voor uitvoering van de bouwwerkzaamheden? 0

Wat is de bebouwde oppervlakte van het terrein in m2 na uitvoering van de bouwwerkzaamheden? 770

6 Seizoensgebonden en tijdelijke bouwwerken

Gaat het om een seizoengebonden bouwwerk? ☐ Ja ☒ Nee

Gaat het om een tijdelijk bouwwerk? ☐ Ja ☒ Nee

7 Gebruik

Waar gebruikt u het bouwwerk en/of terrein momenteel voor? ☐ Wonen ☒ Overige gebruiksfuncties

Geef aan waar u het bouwwerk en/of terrein momenteel voor gebruikt. industrieel

Waar gaat u het bouwwerk voor gebruiken? ☐ Wonen ☒ Overige gebruiksfuncties

Geef aan waar u het bouwwerk voor gaat gebruiken. industrieel

8 Gebruiksfuncties

In onderstaande tabel staan in de eerste kolom mogelijke gebruiksfuncties die in een bouwwerk kunnen voorkomen. Vul voor alle gebruiksfuncties die voor u van toepassing zijn het aantal personen, de totale gebruiksoppervlakte en de totale vloeroppervlakte van het verblijfsgebied in m2 in hele getallen in.

Gebruiksfunctie	Aantal personen	Gebruiksoppervlakte (m2)	Verblijfsoppervlakte (m2)
Bijeenkomst			
Cel			
Gezondheidszorg			
Industrie	2	921	717
Kantoor			
Logies			
Onderwijs			
Sport			
Winkel			
Overige gebruiksfuncties			

9 Uiterlijk bouwwerk/welstand

Beschrijf van de onderstaande onderdelen de materialen en kleuren die u voor het bouwwerk gebruikt. U mag het veld leeg laten als u materialen en kleuren in de bijlagen vermeldt

Onderdelen	Materiaal	Kleur
Gevels	zie renvooi tekening	zie renvooi tekening
- Plint gebouw		
- Gevelbekleding		
- Borstweringen		
- Voegwerk		
Kozijnen		
- Ramen		
- Deuren		
- Luiken		
Dakgoten en boeidelen		
Dakbedekking		

Vul hier overige onderdelen en zie renvooi tekening
bijbehorende materialen en kleuren
in.

10 Mondeling toelichten

Ik wil mijn bouwplan
mondeling toelichten voor
de welstandscommissie/
stadsbouwmeester.

☒ Ja
☐ Nee

Bijlagen

Formele bijlagen

Naam bijlage	Bestandsnaam	Type	Datum ingediend	Status document
20_Ontwerptekening_pdf	20 Ontwerptekening.pdf	Plattegronden, doorsneden en detailtekeningen bouwen complexere bouwwerken	2018-06-20	In behandeling
21_Ontwerptekening_pdf	21 Ontwerptekening.pdf	Plattegronden, doorsneden en detailtekeningen bouwen complexere bouwwerken	2018-06-20	In behandeling
30_Technische_tekening_pdf	30 Technische tekening.pdf	Plattegronden, doorsneden en detailtekeningen bouwen complexere bouwwerken	2018-06-20	In behandeling
constructie1_pdf	constructie1.pdf	Constructieve veiligheid complexere bouwwerken	2018-06-20	In behandeling
20180329vliegveldROBbedrijfsbest_pdf	20180329vliegveldROBbedrijfsbest.pdf	Anders	2018-06-20	In behandeling

Formulierversie
2018.01

Kosten

Bouwen

Overig bouwwerk bouwen

Wat zijn de geschatte kosten in
euro's (exclusief BTW)? 365000

Projectkosten

Wat zijn de geschatte kosten
voor het totale project in euro's
(exclusief BTW)? 365000