



POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Raad van de gemeente Texel
Postbus 200
1790 AE DEN BURG

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
J.J. Verwindt
SHV/VG/OMG

Doorkiesnummer (023) 514 4039
verwindtj@noord-holland.nl

1 | 6

Betreft: reactieve aanwijzing ex artikel 3.8 lid 6 Wro

Geachte Raad,

Op 13 juni 2013 hebben wij u besluit van 12 juni 2013 tot vaststelling van het bestemmingsplan 'Buitengebied' ontvangen.

Gelet op de provinciale belangen die in het geding zijn, achten wij het noodzakelijk overeenkomstig artikel 3.8 lid 6 van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) een aanwijzing te geven tegen het bestemmingsplan. De onderbouwing hiervan geven wij hierna.

Dit aanwijzingsbesluit strekt ertoe dat de desbetreffende onderdelen van het bestemmingsplan geen deel blijven uitmaken van het bestemmingsplan zoals dat is vastgesteld. In verband hiermee dienen Burgemeester en Wethouders van uw gemeente het vaststellingsbesluit van 12 juni 2013, met uitsluiting van de onderdelen waarop deze aanwijzing betrekking heeft, samen met dit aanwijzingsbesluit bekend te maken.

Zodra onze aanwijzing onherroepelijk is geworden, vervalt het vaststellingsbesluit voor deze onderdelen van het bestemmingsplan.

Overgelegde stukken bestemmingsplan

U hebt aangegeven ons niet onverwijld de vastgestelde planregels en verbeelding te kunnen toesturen. Wij hebben ons bij het geven van deze reactieve aanwijzing derhalve niet kunnen baseren op deze stukken. Bij deze reactieve aanwijzing hebben wij ons gebaseerd op de door u op 13 juni 2013 overgelegde stukken, te weten het vaststellingsbesluit en de onderliggende stukken¹.

Gezien deze stukken, in het bijzonder het raadsbesluit, het ontwerpbestemmingsplan, de nota van beantwoording en de

Verzenddatum

11 JULI 2013

Kenmerk
65549 / 212476

Uw kenmerk

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

¹ Zie bijlage 1.

amendementen, menen wij dat wij hiermee voldoende duidelijkheid hebben over hetgeen door u is besloten en voldoende informatie hebben om een reactieve aanwijzing op te kunnen baseren.

Inhoud van het bestemmingsplan

Het plan betreft het buitengebied van de gemeente Texel en bevat een wijzigingsbevoegdheid die voorziet in de realisatie van zonneakkers. Tevens wordt bij recht het bouwvlak van het vliegveld vergroot.

Beoordelingskader

Op grond van artikel 3.8 lid 6 juncto artikel 4.2 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening kunnen wij een reactieve aanwijzing geven indien onze provinciale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken.

De provinciale belangen zijn opgenomen in de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en verankerd in de verordening, zoals vastgelegd in het besluit van Provinciale Staten van Noord-Holland van 17 december 2012 nr. 2012/146 en 6 mei 2013 nr. 2013/77 tot wijziging van de verordening.

Beoordeling

Eén van de kernpunten van het provinciaal beleid in de Structuurvisie en de verordening is het 'duurzaam ruimtegebruik' en 'ruimtelijke kwaliteit'. Dit houdt onder meer in dat voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, die zijn aan te merken als verstedelijking als bedoeld in artikel 1 onder 38 van de verordening, eerst moet worden bezien of er binnen het bestaande binnenstedelijk gebied ruimte kan worden gevonden alvorens er naar een locatie in het landelijk gebied wordt gezocht. Op deze manier wordt het landelijk gebied zo open mogelijk gehouden. Indien de verstedelijking in het landelijk gebied noodzakelijk blijkt, dan zal een zorgvuldige landschappelijke inpassing nodig zijn om de ruimtelijke kwaliteit van het landelijke gebied te borgen.

Wij hebben geconstateerd dat het bestemmingsplan 'Buitengebied' onze provinciale belangen schaadt. Ten aanzien van de onderdelen van het bestemmingsplan die in strijd zijn met de verordening overwegen het volgende.

Verstedelijking - zonneakkers

In het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor de realisatie van zonneakkers met een maximale bouwhoogte van 2,5 meter en maximale oppervlakte van 10 hectare (artikelen 3.7 'Agrarisch Binnenduinrand' onder i, 5.7 'Agrarisch Oude Land' onder i, 6.7 'Strandpolders' onder i, 7.7 'Zeepolders' onder i van het ontwerpbestemmingsplan). De gronden, waarop deze zonneakkers kunnen worden gebouwd, hebben een agrarische bestemming met een nadere functieaanduiding "specifieke vorm van agrarisch - zonneakker".

Wij delen uw mening niet dat het plaatsen en exploiteren van een zonneakker een agrarische (neven)activiteit betreft.

Allereerst is in artikel 1 onder 3 een agrarisch bedrijf gedefinieerd als *“een bedrijf dat is gericht op het voortbrengen van producten door middel van het telen van gewassen, houtteelt daaronder begrepen, of het houden van dieren”*. Het exploiteren van een zonneakker ziet niet op het voortbrengen van producten door middel van het telen van gewassen, houtteelt daaronder begrepen, of het houden van dieren en is derhalve niet aan te merken als een agrarisch bedrijf of activiteit.

Ten tweede zijn agrarische nevenactiviteiten ingevolge artikel 17 van de verordening toegelaten voor zover het kleinschalige activiteiten betreft die plaatsvinden in agrarische gebouwen (inclusief de agrarische bedrijfswoning(en) uitgezonderd kassen) op het bouwperceel. Uit de planregels van en de toelichting op het ontwerp blijkt dat het plan ruimte biedt aan maximaal 10 hectare voor zonneakkers in landelijk gebied. Dit voldoet niet aan de voorwaarde uit artikel 17 van de verordening van kleinschaligheid en de voorwaarde dat de activiteit plaatsvindt in agrarische gebouwen.

Wij achten de realisatie van zonneakkers in het landelijk gebied een vorm van verstedelijking als bedoeld in artikel 1 onder 38 van de verordening. Artikel 1 onder 38 van de verordening stelt dat *‘alle functies die verband houden met wonen, bedrijvigheid, glastuinbouw, voorzieningen, bovengrondse en ondergrondse infrastructuur, stedelijk water en stedelijk groen, voor zover deze het oprichten van bebouwing mede mogelijk maken’* verstedelijking is. Bij de realisatie van zonneakkers is er sprake van een voorziening waarbij bebouwing mogelijk wordt gemaakt.

Afwijkingsregels

Volgens artikel 14 van de verordening is deze vorm van verstedelijking mogelijk als aan de afwijkingsregels kan worden voldaan. Het gaat hierbij om de noodzaak van de verstedelijking en de ruimtelijke kwaliteitseisen uit artikel 15 van de verordening.

Als provincie stimuleren wij het gebruik van duurzame energie. Een van de mogelijkheden voor de toepassing van duurzame energie is zonne-energie. De toepassing van zonne-energie op Texel zien wij dan ook als een positieve ontwikkeling. De prioriteit ligt in eerste instantie bij zonne-energie in bestaand bebouwd gebied. In hoeverre de ruimte voor zonne-energie binnen dit bestaand bebouwd gebied toereikend is voor Texel om zelfvoorzienend te zijn en de noodzaak om daarnaast zonneakkers aan te leggen, kunnen wij op basis van de door u overgelegde gegevens niet beoordelen.

Daarnaast is het toestaan van zonne-akkers gebaat bij een goede landschappelijke inpassing. De wijzigingsbevoegdheid biedt ruimte aan maximaal 10 hectare zonneakkers met een maximale bouwhoogte van 2,5 meter en is opgenomen in alle agrarische bestemmingen van het plan, met uitzondering van de bestemming ‘Agrarisch-Hoge Berg’. Door

het opnemen van deze wijzigingsbevoegdheid in het plan is het gebruik daarvan in beginsel een gegeven. Wij achten deze wijzigingsbevoegdheid niet voldoende concreet en objectiveerbaar. Dit maakt dat de landschappelijke impact van de zonneakkers niet kan worden overzien. Uit de door u overgelegde en door u ter beschikking gestelde stukken blijkt niet dat het bestemmingsplan voldoet aan het gestelde in artikel 15 van de verordening.

Wij geven derhalve een reactieve aanwijzing op dit onderdeel van het plan.

Verstedelijking – uitbreiding vliegveld Texel

Uit de nota van beantwoording² blijkt dat u de wijzigingsbevoegdheid, zoals opgenomen in artikel 48 lid 4 onder i van de planregels op het ontwerp van het bestemmingsplan, heeft geschrapt. De reactieve aanwijzing heeft geen betrekking op dit planonderdeel, nu u deze in het vastgestelde plan heeft geschrapt.

Uit de door u beschikbaar gestelde stukken³ blijkt dat u bij recht een vergroting van het bouwvlak voor het vliegveld met 60 meter in noordelijke richting mogelijk maakt.

De locatie, alwaar de vergroting van het bouwvlak is voorzien, ligt conform kaart 3 bij de verordening in landelijk gebied. Het vergroten van het bouwvlak is conform artikel 14 van de verordening in samenhang gelezen met artikel 1 onder 38 van de verordening een vorm van verstedelijking.

Afwijkingsregels

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 van de verordening. Ten aanzien van het criterium noodzaak overwegen wij het volgende. Voor de onderbouwing van de noodzaak hebt u een ruimtelijke onderbouwing per mail aan ons overgelegd⁴. U stelt dat de noodzaak tot uitbreiding van het bouwvlak ligt in een reële vraag van vliegtuig gerelateerde bedrijvigheid van derden.⁵

Deze motivering is onvoldoende om de noodzaak van de vergroting van het bouwvlak te kunnen vaststellen. Overigens biedt de ruimtelijke onderbouwing geen weging ten aanzien van de uitbreiding van het bouwvlak in relatie met de ruimtelijke kwaliteitseisen uit artikel 15 van

² Zie bijlage 1.

³ Zie bijlage 1 (05.1.2 tekening wijzigingen bestemmingsplan Buitengebied).

⁴ 'Ruimtelijke onderbouwing ex. art. 2.12 Wabo t.b.v. het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Texel d.d. 10 december 2012'.

⁵ Zie bijlage 2, pagina 10 van de ruimtelijke onderbouwing vliegveld Texel.



de verordening. Wij geven derhalve een reactieve aanwijzing ten aanzien van de vergroting van het bouwvlak met 60 meter ten behoeve van het vliegveld.

Conclusie

Het bestemmingsplan 'Buitengebied' voorziet in verstedelijking van het landelijk gebied met wijzigingsbevoegdheid voor de realisatie van zonneakkers en de vergroting van het bouwvlak voor het vliegveld. Als provincie stimuleren wij het gebruik van duurzame energie. Een van de mogelijkheden voor de toepassing van duurzame energie is zonne-energie. De toepassing van zonne-energie op Texel zien wij dan ook als een positieve ontwikkeling. Echter, uit de door u beschikbaar gestelde stukken is ons niet gebleken dat deze verstedelijking voldoet aan de afwijkingsregels van de verordening. Het bestemmingsplan 'Buitengebied' is strijdig met de verordening. De gemeenteraad is bij vaststelling van het bestemmingsplan voorbij gegaan aan de verboden en de geboden zoals deze zijn vastgelegd in de verordening.

Besluit

Wij besluiten op grond van artikel 3.8 lid 6 juncto artikel 4.2 van de Wet ruimtelijke ordening een aanwijzing te geven zodat de volgende onderdelen geen deel uit blijven maken van het bestemmingsplan Buitengebied:

- De mogelijkheid tot realisatie van zonneakkers met een totale oppervlakte van 10 hectare en een maximale bouwhoogte van 2,5 meter.
- Het gedeelte van het bouwvlak van het vliegveld van Texel op de verbeelding dat buiten het bouwvlak is gesitueerd, zoals aangegeven op de bij dit besluit gevoegde kaart (bijlage 3).

Bekendmaking

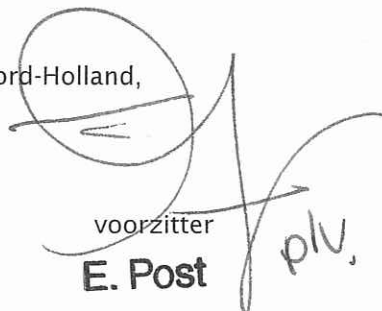
Wij wijzen u op de verplichting uit artikel 3.8 lid 6 Wet ruimtelijke ordening om het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan met uitsluiting van de onderdelen waar deze reactieve aanwijzing betrekking op heeft, samen met het aanwijzingsbesluit en op gelijke wijze bekend te maken.

Wij wijzen u erop dat u mededeling moet doen van onze aanwijzing aan degenen die een zienswijze naar voren hebben gebracht met betrekking tot de desbetreffende onderdelen van het bestemmingsplan.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,


provinciesecretaris
T. Kampstra


voorzitter
E. Post plv.

3 bijlagen:





















1. Inventarisatielijst overgelegde stukken door de gemeenteraad;
2. Ruimtelijke onderbouwing vliegveld Texel d.d. 10 december 2012;
3. Kaart met daarop aangegeven de reactieve aanwijzing voor het deel van het bouwvlak dat bij recht is vergroot.











RECHTSMIDDELEN







Als u belanghebbende bent, kunt u binnen zes weken na publicatie van dit besluit rechtstreeks schriftelijk beroep aantekenen. Het beroepschrift kunt u sturen naar de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA te 's-Gravenhage.

Bijlage 1 bij het besluit 65549 / 212476

Door de gemeente Texel zijn bij de vaststelling van het bestemmingsplan 'Buitengebied' op 13 juni 2013 de volgende stukken overgelegd:

-  00 AANGENOMEN moties, amendementen en initiatiefvoorstellen BP Buitengebied en BP De Koog.pdf
-  01 Amendement Texel 2010, Fractie Waerts en VVD BP Buitengebied Isola Bella zienswijze 85-100-363.pdf
-  01 raadsbesluit 12062013.pdf
-  02 2.1 Bestemmingsplan Buitengebied - toelichting.pdf
-  02 Amendement Texel 2010, fractie Waerts en VVD BP Buitengebied Geen bedden weghalen.pdf
-  03 2.3 Bestemmingsplan Buitengebied - regels.pdf
-  03 A 2.4 Beeldkwaliteitsplan DEEL 1.pdf
-  03 B 2.4 Beeldkwaliteitsplan DEEL 2.pdf
-  03 en 04 en 05 en 06 Verzamelde amendementen VVD en Fractie Waerts Zienswijzen 254 240 52 115 BP Buitengebied.pdf
-  04 1.1 Nota van Beantwoording bestemmingsplan Buitengebied.pdf
-  05 1.2 Tekening bij wijzigingen bestemmingsplan Buitengebied.pdf
-  06 25 aangenomen college-voorstellen BP Buitengebied.pdf
-  07 Amendement VVD, Texel 2010, Texels Belang en fractie Waerts Zienswijze 36.pdf
-  07 Eerste aanvulling Nota van Beantwoording BP Buitengebied.pdf
-  08 Amendement Texel 2010, fractie Waerts en VVD BP Buitengebied De Bremakker.pdf
-  08 Tweede aanvulling Nota van Beantwoording BP Buitengebied.pdf
-  09 A Amendement Texel 2010, fractie Waerts en VVD BP Buitengebied De Waalerburght.pdf
-  09 B Verbeelding De Waalerburght.pdf
-  09 Derde aanvulling Nota van Beantwoording BP Buitengebied.pdf
-  10 Amendement Texel 2010, fractie Waerts en VVD Agneshoeve Zienswijze 370.pdf

-  10 Vierde aanvulling Nota van Beantwoording BP Buitengebied.pdf
-  11 Amendement D66, GroenLinks en fractie Waerts BP Buitengebied Hondenclub iets meer ruimte.pdf
-  11 Vijfde aanvulling nota van beantwoording.pdf
-  12 Amendement TB en fractie Waerts BP Buitengebied Zienswijze 145 Watermolenweg.pdf
-  12 Zesde aanvulling nota van beantwoording.pdf
-  13 Amendement TB en de VVD BP Buitengebied Zienswijze 32 - bouwblok herstellen.pdf
-  13 Zevende aanvulling nota van beantwoording BP Buitengebied.pdf
-  14 Achtste aanvulling memo woonhuis, woning, wooneenheid.pdf
-  14 Amendement TB Texel 2010 D66 en VVD BP Buitengebied Oprichting windturbines niet mogelijk maken.pdf
-  15 2.2.1 Plan MER.pdf
-  15 Amendement TB en VVD BP Regels Buitengebied Professionele paardenfokkerij kan niet zonder licht.pdf
-  16 2.2.2 Advies commissie voor de mer.pdf
-  16 Amendement TB BP Buitengebied Omvang agrarisch areaal.pdf
-  17 2.2.3 Aanvulling PlanMER.pdf

-  17 Amendement TB en fractie Waerts BP Buitengebied Behoud identiteit Zeepolders en Strandpolders.pdf
-  18 Amendement TB BP Buitengebied Paden, ja maar met mate.pdf
-  19 Amendement TB BP Buitengebied Behoud open landschap als criterium.pdf
-  20 Amendement TB BP Buitengebied Uitbreiding ruimte voor ruimte regeling.pdf
-  21 Amendement VVD BP Buitengebied Minder afstand tussen bestemmingsvlak en bouwvlak.pdf
-  22 Amendement PvdA Pro Texel, Texels Belang en D66 BP Buitengebied Glaskassen, maar geen nachtelijke lichtverstrooiing.pdf

Ruimtelijke onderbouwing

ex. art. 2.12 Wabo t.b.v. het gewijzigd vaststellen van het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Texel



“Het uitbreiden van het bouwblok van Texel International Airport”



SAB Texel

stedebouwkundig adviesbureau Texel

☎ (0222)314037

@ mayke@sabtexel.nl

In opdracht van Texel international airport

Voor de gemeente Texel

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

3. Ruimtelijk beleidskader.

- 3.1 Rijksbeleid.
- 3.2 Provinciaal beleid
 - 3.2.1 Structuurvisie NH 2040.
 - 3.2.2 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie.
 - 3.2.3 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie.
 - 3.2.4 Provinciale Milieuverordening.
 - 3.2.5 Provinciale beleidsnota Regionale Luchthavens
 - 3.2.6 Conclusie planontwikkeling getoetst aan provinciaal beleid
- 3.3 Gemeentelijk beleid.
 - 3.3.1 Structuurvisie 2020.
 - 3.3.2 Vigerend Bestemmingsplan
 - 3.3.3 Nota van uitgangspunten bestemmingsplan buitengebied
 - 3.3.4 Concept Bestemmingsplan
- 3.4 Conclusie

4. Beeldkwaliteit

- 4.1 Beeldkwaliteit als onderdeel van provinciaal ruimtelijk beleid
- 4.2. De gemeentelijke welstandsnota
- 4.3 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 / Flora en Fauna
- 5.8 Duurzaam bouwen
- 5.9 Conclusie

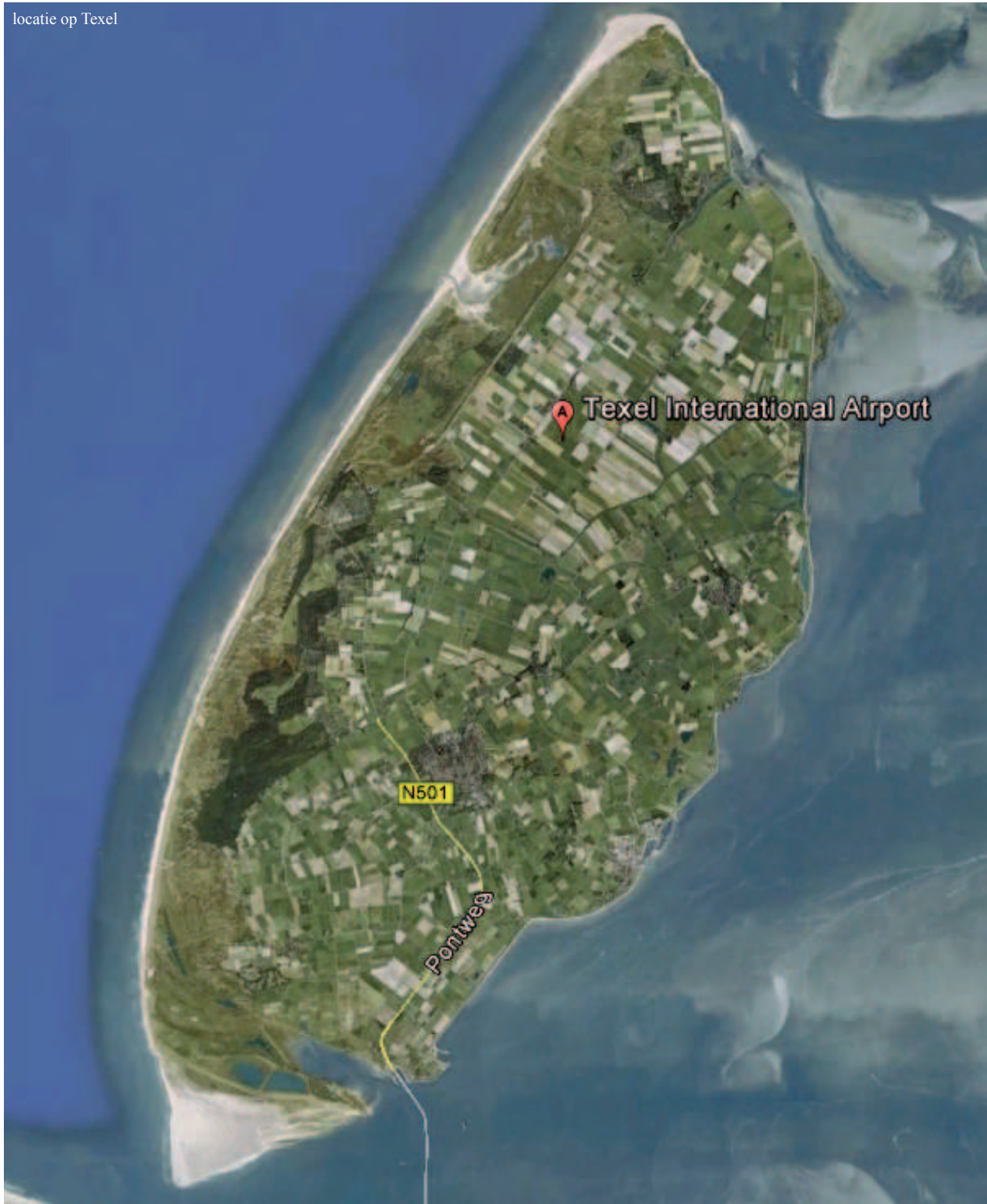
6. Uitvoerbaarheid

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

1. Inleiding

Deze ruimtelijke onderbouwing gaat over het initiatief van de Texel International Airport, Postweg 120, 1795 JS De Cocksdoorp, gemeente Texel. Het initiatief is het vergroten van het bouwblok, voor onder andere de uitbreiding van de parkeerplaats, de accommodatie van luchtvaart gebonden bedrijven. Tevens zal er een grondruil plaats vinden waardoor er een groot stuk grond met de bestemming "Luchtverkeer" wijzigen in de bestemming "Agrarisch". De ontwikkeling is strijdig met het vigerende bestemmingsplan "Buitengebied Texel" (1996), hierin heeft het de be-

locatie op Texel



stemming "Agrarisch" (artikel 3). Meer hierover in paragraaf 3.3.2 Vigerende bestemmingsplan. Het bestemmingsplan Buitengebied wordt herzien en hierin wordt deze uitbreiding meegenomen. Als onderdeel van de procedure moet een "goede ruimtelijke onderbouwing", ex. artikel 2.12 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) 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 en vliegtuigonderhoudbedrijf 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 kreek. 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.

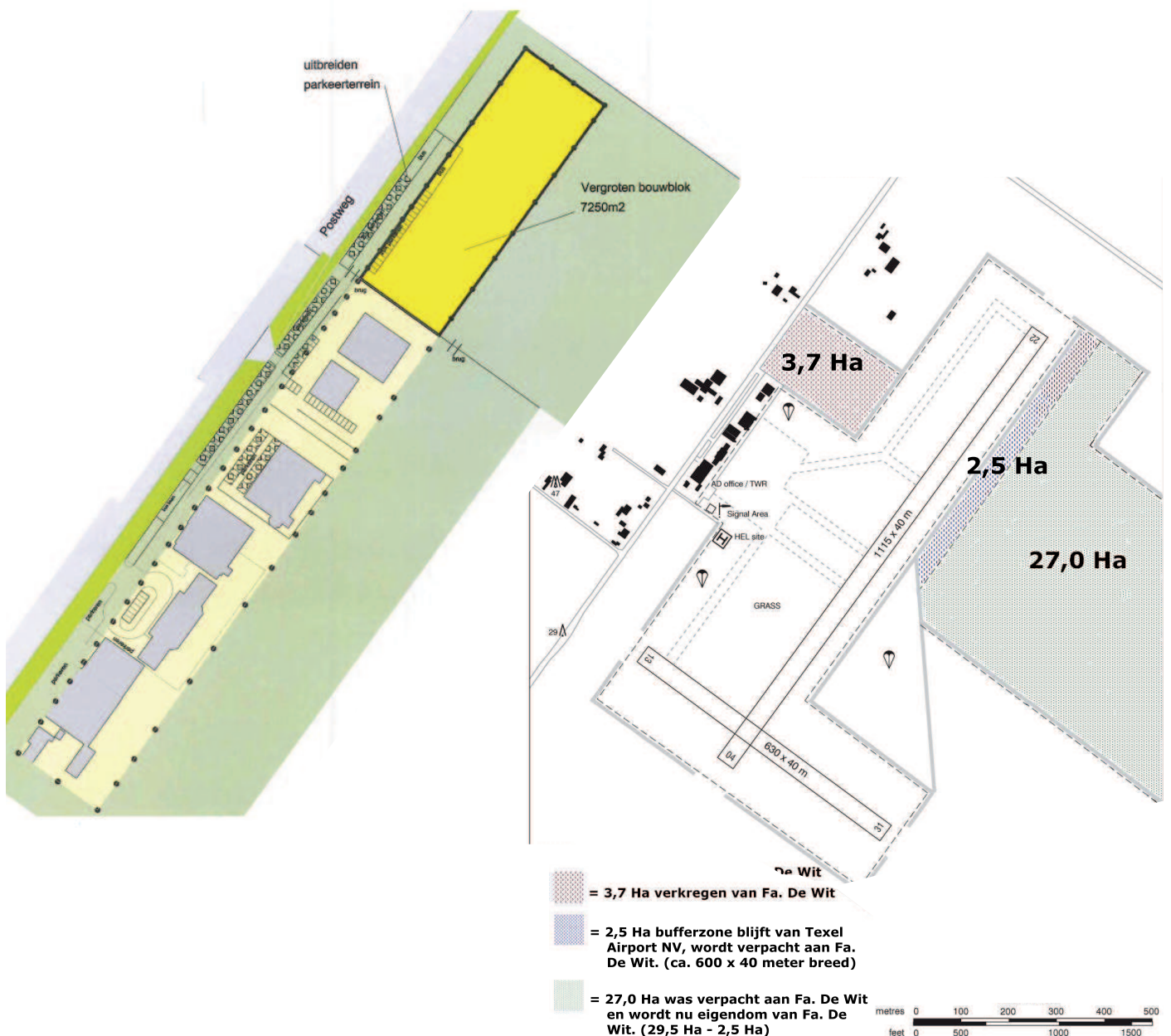
Daarmee zal ruimtelijk een nieuwe 'laag' worden toegevoegd aan de bestaande gelaagde structuur. Hiermee ontstaat een kans om de polder beleefbaarder en aantrekkelijker te maken voor recreatief medegebruik. (bron beeld van Texel)

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 bouwblok 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 bouwblok gaat over de huidige kavelgrenzen heen. Een verkavelingsloot komt binnen het totale bouwblok te liggen, deze kan gewoon gehandhaafd blijven.

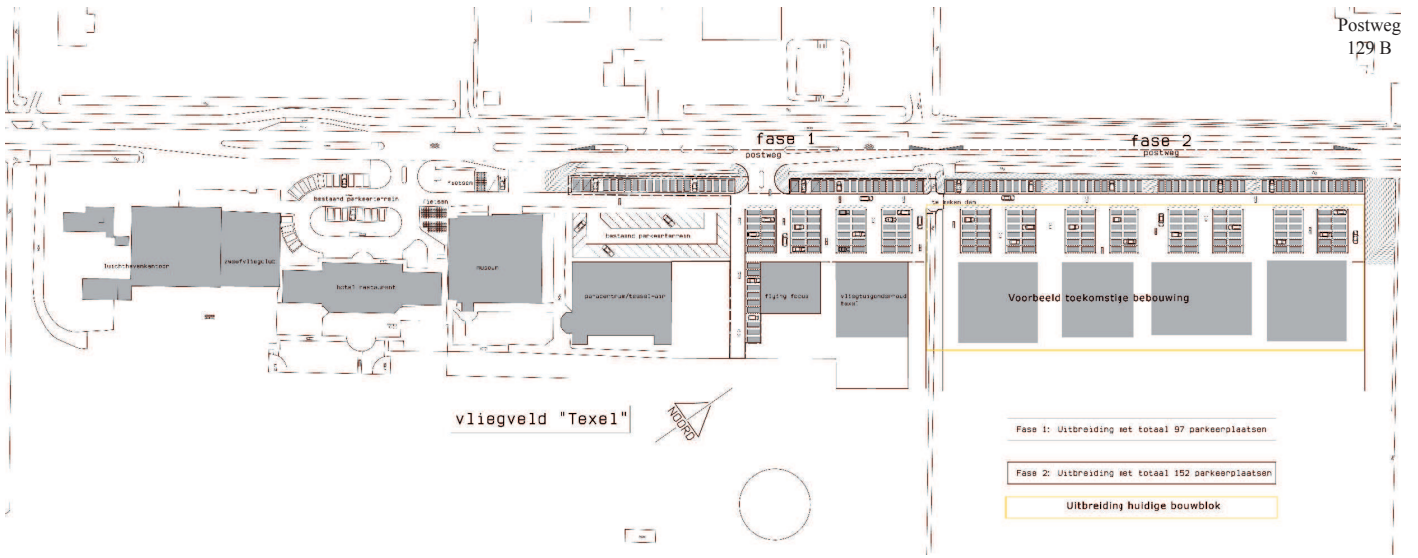
2.3 De nieuwe inrichting/ herordening van het perceel

Door de bouw van de nieuwe hangars en bedrijfsbebouwing is het aantal parkeerplaatsen afgenomen. Dit zorgt op drukke dagen voor gevaarlijke situaties op de Postweg. Binnen het nieuwe bouwblok moeten deze parkeerplaatsen in ieder geval gecompenseerd worden. Er komen meer dan per jaar 250.000 bezoekers per jaar, hiervoor moeten voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Er zijn volgens de gemeentelijke parkeernormen zijn er 38 parkeerplaatsen nodig voor het hotel en restaurant en verder voor de hangaars is geen norm. Er zullen in de toekomst ongeveer 200 parkeerplaatsen gerealiseerd worden om de voornamelijk toeristen te faciliteren. De parkeerplaatsen zullen net als de bestaande parkeerplaatsen langs de weg worden gerealiseerd voor de bebouwing. Er zullen tussen de parkeerplaatsen stukken groen worden gehouden zodat er geen grote harde open vlakte ontstaat. Verder zal de nieuwbouw in de lijn van de bestaande bebouwing plaats vinden. Er wordt 3,7 Ha van de agrarisch bestemming naar luchtverkeer bestemming gewijzigd, maar er wordt 26,1 Ha gewijzigd van de bestemming luchtverkeer naar de agrarische bestemming. Dit gebied is al agrarisch in gebruik en zal mee gaan tellen in het agrarische areaal van Texel,



2.4 Ontwerp

Er zijn op dit moment nog geen uitgewerkte plannen voor de invulling van het perceel. Toekomstige detaillering, materialisatie en kleurstelling zullen aansluiten bij de al aanwezige bebouwing en rekening houden met het agrarische bedrijf aan de overkant van de weg, Postweg 129B. De bebouwing zal op dezelfde manier als de huidige bebouwing bestaan uit meerder hangaars, loodsen. Het wordt geen grote aaneengesloten wand met bebouwing langs de Postweg, maar er blijven doorzichten naar het vliegveld bestaan.



Mogelijke invulling

3. Ruimtelijk beleidskader

3.1 Rijksbeleid.

Relevant is de 'Structuurvisie infrastructuur en Ruimte', die op 13 maart 2012 in werking 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 dichtmogelijk 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.

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. 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 is 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.

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.
- Mate van openheid: zeer open.

De voorgenomen ontwikkeling gaat over een poldersloot heen en doorbreekt hierdoor de kenmerken van het onderliggende landschap. Dit wordt echter op meerdere plekken toegepast en bij uitwerking van de verdere invulling van het bouwblok zal 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 binnen het bouwblok.



3.2.3 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie.

Om de provinciale belangen, die in de structuurvisie zijn gedefinieerd, door te laten werken, heeft de provincie de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) opgesteld. Deze verordening is eveneens op 21 juni 2010 door Provinciale Staten vastgesteld. 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 bebouwd 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 bebouwd gebied (BBG) en regels voor uitsluitend het landelijk gebied.

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

In Hoofdstuk 3 van de PRVS worden regels gegeven voor het BBG. In het kader van de voorliggende ontwikkeling is van belang hetgeen in artikel 9, lid 1 t.a.v. de “aanwijzing bestaand bebouwd gebied” is geformuleerd:

“a. het gebied, als zodanig aangegeven op kaart 1 en op de digitale verbeelding ervan,

en

b. de bestaande of de bij een – op het moment van inwerkingtreden van de verordening - geldend bestemmingsplan toegelaten woon- of bedrijfsbebouwing en kassen, waaronder mede begrepen de daarbij behorende bebouwing ten behoeve van openbare voorzieningen, verkeersinfrastructuur alsmede stedelijk water en stedelijk groen van een stad, dorp of kern”.

In hoofdstuk 4 met name in artikel 14 en 15 worden voorwaarden genoemd voor verstedelijking van het landelijk gebied.

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 de Kooi. Dit is een anders soort vliegveld, veel grootschaliger dan Texel international Airport. De bebouwing kan niet binnen de bestaande bouwmogelijkheden worden gerealiseerd. Rondom de verkeersstoren mag voor het zicht en de veiligheid van het vliegveld niet gebouwd worden.



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 een tweede dienstwoning is op dit moment al aanwezig, maar wordt telkens groter zoals ook te lezen is in hoofdstuk 2.5.1. De noodzaak voor de verdere uitbreiding komt voort uit de reële vraag voor vliegtuig gerelateerde bedrijvigheid van derden. Er zijn al een aantal jaar verzoeken gekomen om zich bij het vliegveld te vestigen met diensten, zoals bijvoorbeeld het restaureren van historische vliegtuigen, die telkens nee kregen te horen.

In de laatste plaats moet de schade zoveel mogelijk worden voorkomen en de rest van de schade gecompenseerd. Er vindt een uitruil plaats tussen het vliegveld en een agrariër. Hierbij wordt ... ha vliegveld grond van bestemming gewijzigd naar agrarische grond. Dit is meer dan het gedeelte van ... ha agrarische grond dat wordt van bestemming wordt gewijzigd naar vliegveld gronden. Het is wel zo dat de vliegveld gronden geen bouwmogelijkheden hebben en de nieuwe locatie wel bouwmogelijkheden krijgen. Er wordt rekening gehouden met de verkavelingstructuur 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 uitbreiding op het bouwblok 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 bouwblok of uitbreiding hiervan.

De locatie van de uitbreiding sluit aan op het (bestaande) bouwblok in het vigerende bestemmingsplan, dus het “nieuwe bouwblok” is een uitbreiding van dit bestaande bouwblok.

3.2.4 Provinciale Milieuverordening.

De Provinciale Milieuverordening regelt o.a. de bescherming van aardkundige monumenten en stille gebieden. Geen van deze gebieden grenzen aan de uitbreiding van het bouwblok van Texel International Airport.

3.2.5 Provinciale beleidsnota Regionale Luchthavens

Op 1 november 2009 is de Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) in werking getreden. 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. Kaderstellend 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 kaderstellende 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. Bij de berekening van de geluidszone is uitgegaan van 43.000 bewegingen met vaste vleugelvliegtoegen 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 vleugelvliegtoegen met straalaandrijving en 100 bewegingen met vaste vleugelvliegtoegen 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 paravluchten, 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.

De uitbreiding van vliegveld Texel wordt door de provincie opgenomen in het luchthavenbesluit, wat nog moet worden vastgesteld, wanneer dit in het bestemmingsplan wordt verwerkt.

3.2.6 Conclusie planontwikkeling getoetst aan provinciaal beleid.

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

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 door de extra parkeerplaatsen beperkt worden.

De uitbreiding van het bouwblok past goed in de visie van de gemeente zoals omschreven in 'Texel op koers'

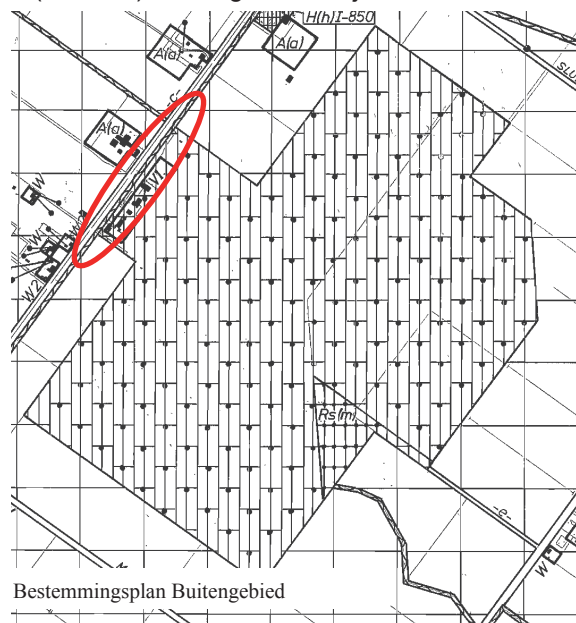
3.3.2 Vigerend Bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan waar de planlocatie invalt is het bestemmingsplan "Buitengebied Texel" (1996). In dit bestemmingsplan hebben de gronden de bestemming "Agrarisch" (artikel 3). Deze gronden zijn bestemd voor Agrarische bedrijfsvoering. Gebouwen mogen alleen binnen de op de plankaart aangegeven bebouwingsvlakken worden opgericht.

Het gaat hier op een agrarisch perceel zonder bebouwingsvlak.

Hierop mogen dus geen voorzieningen aangelegd worden voor het naast gelegen vliegveld.

In het huidige bestemmingsplan is het toegestaan om 1 dienstwoning te realiseren voor het vliegveld. Er wordt nu om een tweede verzocht. Het vliegveld is gegroeid en is 365 dagen per jaar geopend van zonsopgang tot zonsondergang en met calamiteiten 24 uur per dag voor onder andere de trauma helikopter en de politie. Er is behoefte aan meerdere mensen die verantwoordelijk zijn op korte afstand te hebben wonen. Dit in verband met gedeelde verantwoordelijkheden door bijvoorbeeld vakantie en ziekte. Er zijn mogelijk meer bedrijven op het vliegveld die gebaat zijn bij een dienstwoning, zoals bijvoorbeeld het hotel of het paracentrum.



3.3.3. Nota uitgangspunten Bestemmingsplan Buitengebied

Deze nota is vastgesteld bij raadsbesluit juli 2010 en 14 december 2010.

Behoud van de kernkwaliteiten van Texel is één van de belangrijkste uitgangspunten (waarbij het gaat om natuurlijke, landschappelijke, cultuurhistorische, archeologische en aardkundige waarden, én de nachtelijke duisternis, rust en ruimte).

"Een bijzondere vorm van bedrijfsbestemming is het vliegveld. Naast de verkeersfunctie herbergt de bestemming tal van aanverwante functies zoals een paracentrum, onderhoudswerkplaatsen en een horecabedrijf.

Zowel als verkeersfunctie als toeristische attractie wordt het vliegveld positief gewaardeerd. Het vliegen kan tot omgevingseffecten leiden welke negatief ervaren worden.

Het aantal vliegbewegingen wordt echter door landelijk regelgeving beheerst. Hiermee wordt voor wat betreft de milieubelasting binnen aanvaardbare kaders gebleven.

Zowel functioneel als landschappelijk is er geen aanleiding de ontwikkeling van het vliegveld expliciet aan banden te leggen, anders dan het aangeven van een bebouwingsstrook. Er wordt afgestapt van de huidige categorie-indeling die op de meter nauwkeurig de onderlinge verdeling van bebouwing per functie regelt.

Er is een wens om de bebouwingsmogelijkheden nog wat uit te breiden, om toekomstontwikkelingen voor de zittende bedrijven mogelijk te maken. Omdat het altijd om luchthavengerelateerde bedrijven gaat, is verplaatsing naar een ander bedrijventerrein geen optie. Daarom ligt het voor de hand hier wel een uitbreidingsmogelijkheid ter plaatse te geven. Omdat nog niet duidelijk is waar de uitbreiding zou moeten komen, wordt voorsnog enkel het "gat" dat tussen de 2 bebouwingsvlakken bestond, ingetekend. Dit is ruimtelijk goed inpasbaar aangezien de uitstraling van de gehele gezamenlijke bebouwing precies aangeeft waar het hier om gaat; namelijk een vliegveld. Er is geen landschappelijke noodzaak om rekening te houden met doorzichtlijnen etc."

In de uitbreiding van het bouwblok wordt er voor gezorgd dat er geen aaneengesloten bebouwingswand ontstaat en hierdoor doorzichten op het achterland behouden blijven.

3.4 Conclusie

Het plan past niet binnen het vigerende bestemmingsplan, maar wel binnen de kaders voor het toekomstige bestemmingsplan Buitengebied, zoals die op het moment van indienen bekend zijn.

De nota van uitgangspunten vormt hiermee dus een onderbouwing voor medewerking voor de uitvoer van dit plan.

4. Beeldkwaliteit

4.1 Beeldkwaliteit als onderdeel van provinciaal ruimtelijk beleid

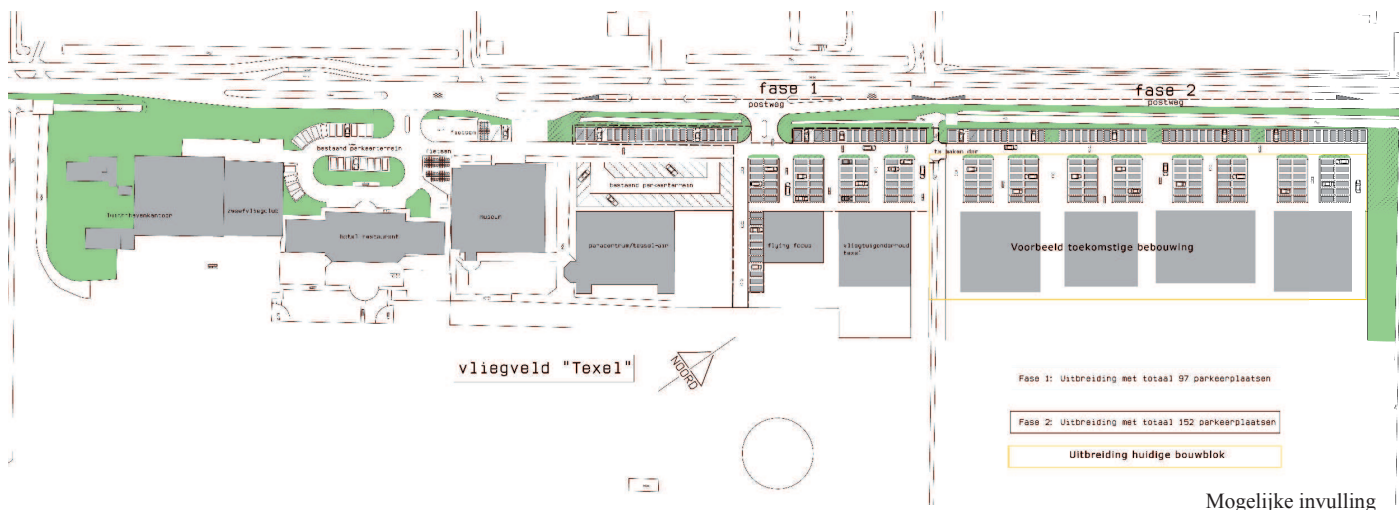
In de Structuurvisie 2040 is het maken van een 'beeldkwaliteitsplan' verplicht gesteld voor nieuwe ontwikkelingen. De intentie van de provincie daarbij is samengevat in het credo "behoud door ontwikkeling", waarbij een sterke nadruk wordt gelegd op 'regionale identiteit' en 'ruimtelijke kwaliteit'.

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

De volgende 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 ruimere 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 nog geen concrete plannen voor wat betreft de inrichting en bebouwing van het perceel. Het zal wel aansluiten op de bestaande bouwstrook. De bebouwing zal in maat en schaal passen bij de bestaande bebouwing. Er zullen doorzichten van minimaal 5 meter tussen de verschillende gebouwen blijven 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.



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 welstandscommissie.

4.3 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 beeldkwaliteitplan behorende bij het bestemmingsplan buitengebied. En de voorwaarden zoals in deze onderbouwing zijn opgenomen.



VERKLARING Welstandsniveau

- Beschermde dorpsgezicht
- Bijzonder
- Vrij
- Dorpsranden

Gemeente Texel
Welstandskaat

ontwerp:	M. Muijs	datum:	14-06-2007
tek. nr.:	211401247_wk1	nr.:	15-10-2007
tek. nr.:	211401247	nr.:	04-03-2009
schaal:	1:20000	nr.:	17-04-pa2008
status:	AD	best. nr.:	09-10-2008



5. Milieubeperkingen en omgevingsaspecten

5.1 Milieu

5.1.1 Bodem en grondwater

Volgens het bodemloket is er geen vervuiling bekend, tegen de tijd dat er verdere ontwikkelingen plaats gaan vinden zal er verder onderzoek gedaan worden.

5.1.2 Watertoets

De verhardings situatie kan zich door bij 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 blijven. 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 de bouwwerken zullen geen materialen worden toegepast, welke een verontreinigende werking hebben op hemelwater en/of grondwater.

5.1.3 Bedrijven en milieuzonering

Het is op dit moment nog niet bekend hoe de bedrijfs- en milieuzonering ter plaatse verandert. Er wordt uitgebreid met branche gerelateerde bedrijven. Pas bij invulling van de plannen is dit vast te stellen.

5.1.4 Geluid

De geluidszone voor vliegveld Texel is wettelijk bepaald. Deze zal niet worden overschreden met de nieuwe ontwikkeling. De bedrijven die worden gerealiseerd zijn geen geluidsgevoelige objecten. 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 wél 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 schematische 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 Syde) 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. De nieuwe bedrijven zullen een verwaarloosbare verkeersaantrekkende werking hebben op de totale verkeersaantrekkende werking van het huidige vliegveld, van meer dan 250.000 bezoekers per jaar. Je moet hierbij denken aan bijvoorbeeld een hangaar voor het restaureren van historische vliegtuigen. 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.

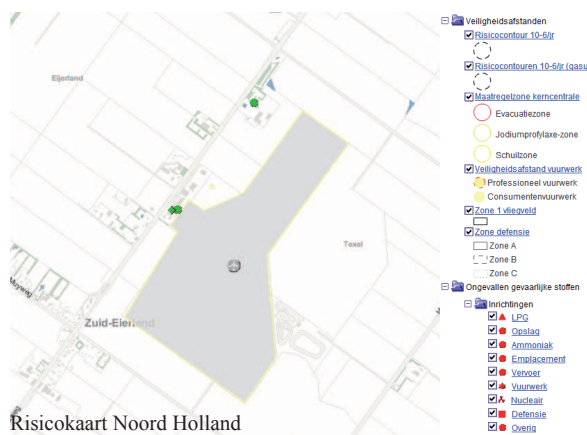
5.4 Externe veiligheid

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.

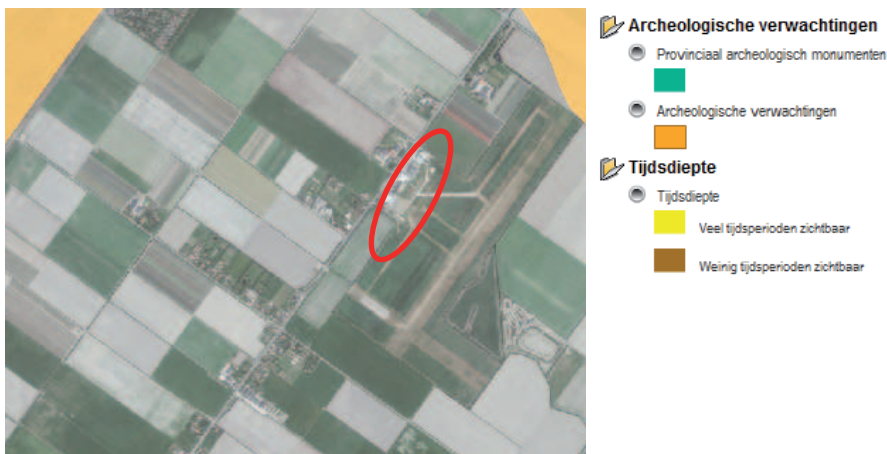
Alle grote vliegvelden voor burgerluchtvaart en alle militaire vliegvelden in Nederland staan op de risicokaart. Het gevaar is dat een vliegtuig of helicopter neerstort. Dat kan in een gebied met bebouwing gebeuren of in een 'buitengebied'. Maar het meest waarschijnlijk gebeurt dit op of vlakbij een 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.



5.5 Cultuurhistorie

Op de aardkundige waarden kaart uit de PRVS 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.



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.

5.7 Natuurwaarden / Habitatrictlijn -Vogelrichtlijn / Flora en Fauna

Met betrekking tot de flora en fauna kan gesteld worden dat de uitbreiding van het bestaande bouwblok naar een intensief gebruikt agrarisch grasland geen noemenswaardige bedreiging vormen voor de in de omgeving aanwezige, al dan niet beschermde vogels en zoogdieren.

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

Structuurvisie Weidevogelleefgebied

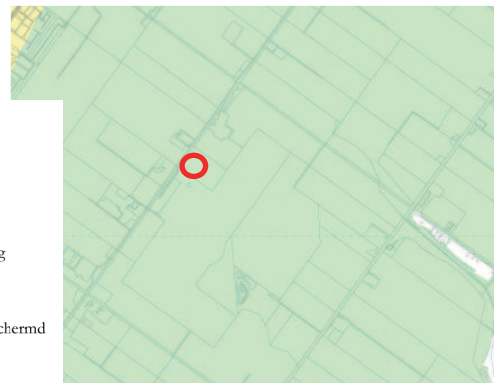


- Cultuurlandschappen
- Natuur
 - Robuuste verinding
 - Ecologische verbindingszone
 - Nationaal park
 - Natura2000-gebied
 - Ecologische Hoofdstruktuur (EHS)*
 - EHS grote wateren
 - Weidevogelleefgebied
 - Transitatiegebied - meentouig (natuur)
- Groen om de stad en recreatie
- Verkeers- en vervoersnetwerken
- Huisvesting

LEGENDA

- Gemeentegrens Texel
- Archeologische waarden en verwachting
 - Geen archeologische verwachting
 - Lage archeologische verwachting
 - Gematigde archeologische verwachting
 - Hoge archeologische verwachting
 - Archeologische waarde
 - Zeer hoge archeologische waarde, beschermd
 - Archeologische waarneming

Archeologische verwachtingskaart gemeente Texel



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 Natuurbeschermingswet 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 Natuurbeschermingswet (NB-wetgebieden) 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 Flora en Faunawet zoals bijvoorbeeld m.b.t. het broedseizoen en zal indien nodig bij nieuwe ontwikkelingen aanvullend onderzoek gedaan worden.

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, gemeente Texel.

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

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

6.3 Conclusie

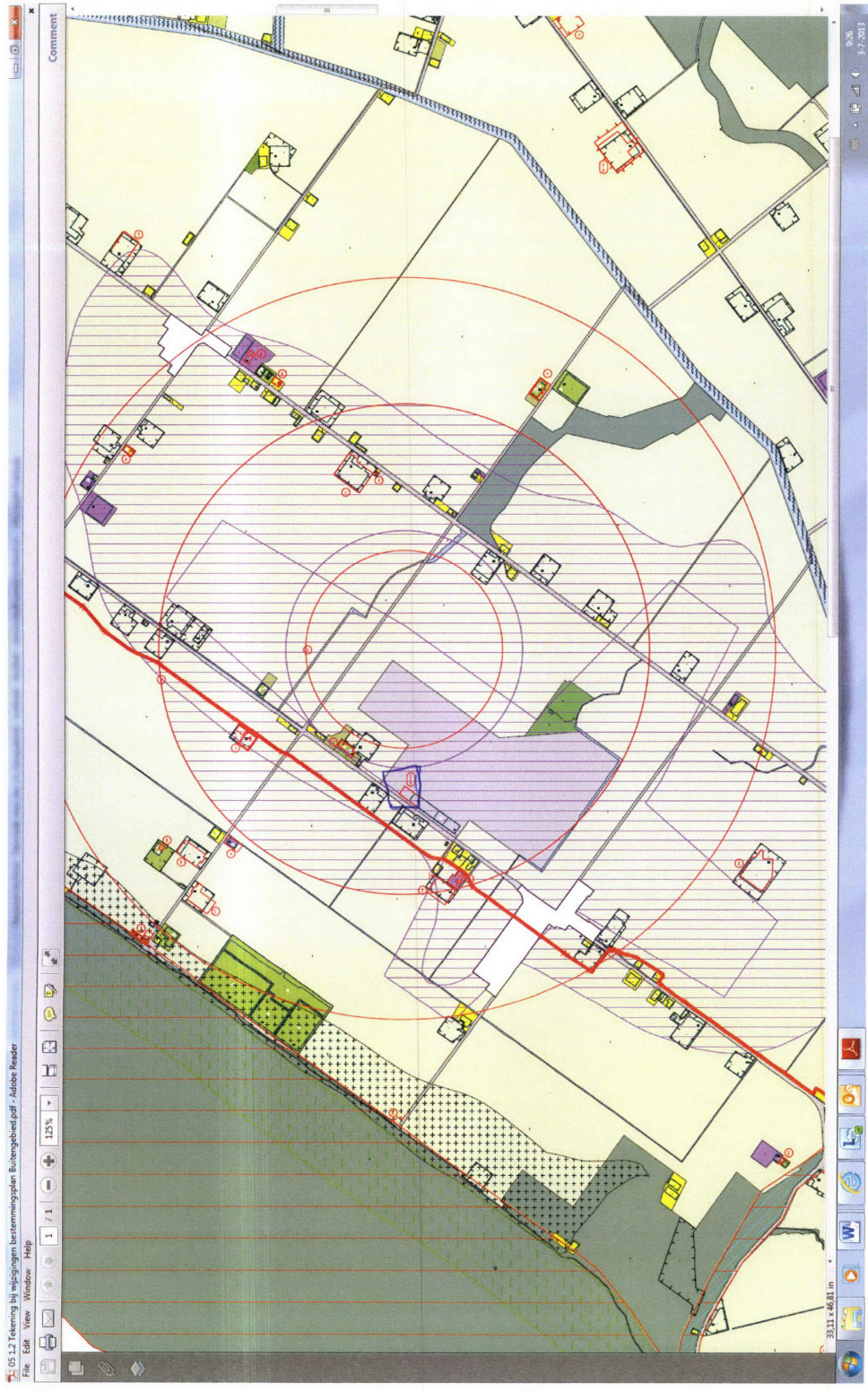
Voor de uitvoerbaarheid van het plan zijn geen belemmeringen.



SAB Texel

stedebouwkundig adviesbureau Texel

Bijlage 3



behoort bij besluit van
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

d.d. ~~20-07-2010~~ mr. 62549/212476