

RAPPORT

Stappenplan LIB 5 voor externe veiligheid

Omgaan met de motiveringsplicht in het
Luchthavenindelingbesluit

Klant: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Referentie: BG3290-101-100IBRP001F03

Status: Finale versie/03

Datum: 2-10-2019

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX AMERSFOORT
Industry & Buildings
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

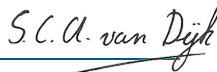
Titel document: Stappenplan LIB 5 voor externe veiligheid

Ondertitel: Omgaan met de motiveringsplicht in het Luchthavenindelingbesluit
Referentie: BG3290-101-100IBRP001F03
Status: 03/Finale versie
Datum: 2-10-2019
Projectnaam: LIB 5
Projectnummer: BG3290-101-100
Auteur(s): Merle de Lange, Simone van Dijk, Remco de Jong (NLR), Christiaan Soer, Yuk Shan Cheung (NLR)

Opgesteld door: Merle de Lange Remco de Jong (NLR)

Gecontroleerd door: Simone van Dijk

Datum/Initialen: 2 oktober 2019/SvD



Goedgekeurd door: Mirjam van der Plas

Datum/Initialen: 2 oktober 2019/MvdP



Classificatie

Projectgerelateerd



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and ISO 45001:2018.

Inhoud

1	Waarom een stappenplan	1
1.1	Wat is het Luchthavenindelingbesluit (LIB)	1
1.2	Waarom een stappenplan?	3
2	Externe veiligheid in het LIB	4
3	LIB 5	6
3.1	LIB 5 en ruimtelijke besluiten	6
3.2	Toetsingskader	6
3.3	Stappenplan	7
3.4	Onderbouwing	8

Bijlagen

1. Ligging gebieden
2. Voorbeeldteksten
3. Praktijkvoorbeelde LIB 5 (fictief)

1 **Waarom een stappenplan**

1.1 **Wat is het Luchthavenindelingbesluit (LIB)**

Sinds de ingebruikname van de Polderbaan is er een apart wettelijk regime voor de luchthaven Schiphol van toepassing. Het nieuwe regime heeft in 2003 zijn beslag gekregen met de toevoeging van een nieuw hoofdstuk 8 aan de Wet luchtvaart. Deze zogeheten Schipholwet is uitgewerkt in twee uitvoeringsbesluiten (AMvB's): het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol (LVB) en het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). Het LVB bevat de regels voor het gebruik van de luchthaven. In het LIB zijn beperkingen vastgesteld aan het gebruik van gronden en de bouwmogelijkheden vanwege o.a. externe veiligheid en geluid als gevolg van het gebruik van de luchthaven. Deze ruimtelijke beperkingen zijn het uitvloeisel van internationale afspraken in het kader van vliegveiligheid of worden van rijkswege noodzakelijk geacht met het oog op externe veiligheid en geluidbelasting.

Naar aanleiding van de wettelijk voorgeschreven evaluatie van het nieuwe stelsel heeft het kabinet in 2006 een standpunt ingenomen over verbeteringen en aanpassingen van het stelsel. Een belangrijk onderdeel van het verbeterprogramma was de actualisatie van het LIB. Dit is in 2013 gefaseerd opgepakt. Om te kunnen voldoen aan internationale verplichtingen is prioriteit gegeven aan de maatregelen die noodzakelijk zijn voor het borgen van de vliegveiligheid. Dit heeft geresulteerd in een wijziging van het LIB per 1 januari 2015. Hierbij zijn onder meer nieuwe regels toegevoegd met het oog op de goede werking van navigatie-, communicatie- en radarapparatuur, alsmede regels voor de plaatsing van (vaste) laserinstallaties en windturbines.

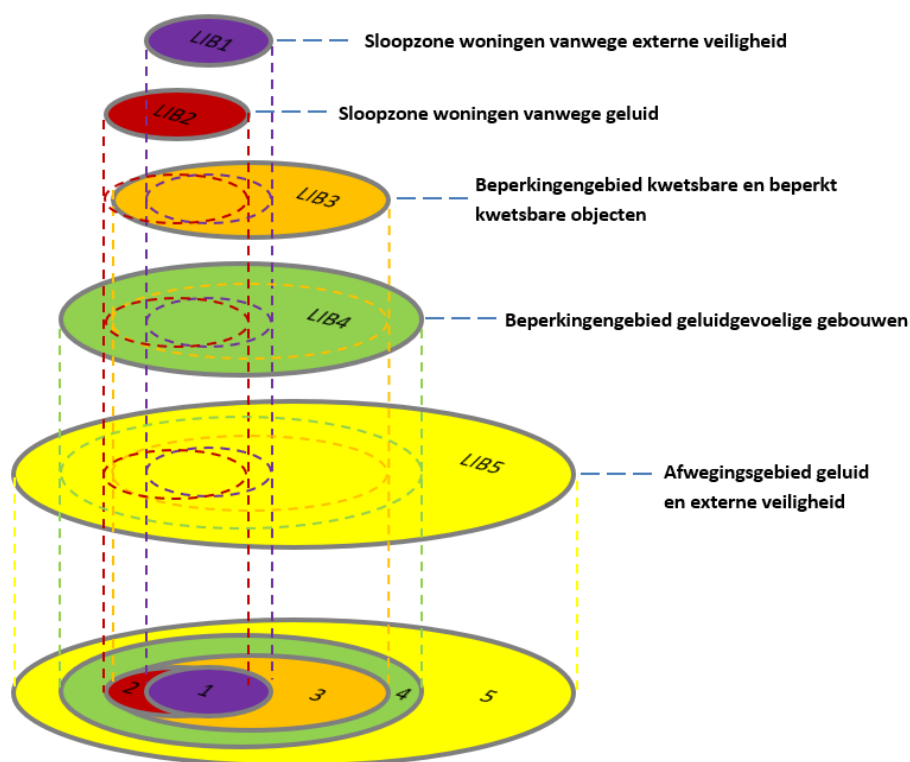
In een tweede wijziging, per 1 januari 2018, zijn de regels voor de geluidbelasting en externe veiligheid geactualiseerd. Met deze wijziging is beoogd de effectiviteit en efficiëntie van de regelgeving te verbeteren. Het LIB is op de volgende punten gewijzigd:

- Ten eerste is het beleid voor het gebied binnen de 20 Ke-contour in de regelgeving verankerd. Hiertoe is een afwegingsgebied voor externe veiligheid en geluid in het LIB opgenomen. De begrenzing van dit gebied is gebaseerd op de 20 Ke-contour uit de Nota Ruimte. In dit gebied zijn buiten het bestaand stedelijk gebied nieuwe woningbouwlocaties niet toegestaan.
- Ten tweede zijn de ruimtelijke regels over externe veiligheid en geluidhinder verduidelijkt en vereenvoudigd. Met deze wijzigingen krijgen gemeenten meer eigen afwegingsruimte en verantwoordelijkheid voor ruimtelijke ontwikkelingen. Dit mede naar aanleiding van knelpunten bij gemeenten in verband met de lokale leefbaarheid.

De ligging van de beperkingengebieden is met deze actualisatie niet gewijzigd.

Met de toevoeging van het zogenaamde afwegingsgebied kent het LIB nu vijf beperkingengebieden met elk een eigen regime. In LIB1 en LIB 3 gelden ruimtelijke beperkingen aan de bestemming en het gebruik van gronden met het oog op externe veiligheid en in LIB 2 en LIB 4 gelden dergelijke beperkingen vanwege de geluidbelasting door het luchtverkeer. LIB 5 (het gebied binnen de 20 Ke-contour) is een afwegingsgebied voor geluid en externe veiligheid. De regels binnen LIB 5 zijn erop gericht om enerzijds voldoende ruimte te laten voor de ontwikkeling van de mainport Schiphol en anderzijds om (woningbouw)ontwikkelingen mogelijk te maken. Beide zijn van nationaal belang. Voor LIB 5 kent het besluit een zogenaamde motiveringsplicht. Bij ontwikkelingen binnen dit gebied moeten gemeenten in de toelichting op een bestemmingsplan of in de onderbouwing van een omgevingsvergunning motiveren hoe rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

Binnen de onderscheiden beperkingengebieden gelden dus verschillende regimes voor de gronden die hierbinnen liggen. Hoe kleiner de afstand tot de start- en landingsbanen en de vliegroutes, hoe stringenter de beperkingen zijn. Op gronden in de directe omgeving van de baankoppen van de start-/landingsbanen, gelden niet alleen beperkingen voor nieuwe bestemmingen, maar dienen ook bestaande woningen te worden gesloopt. Hierbuiten gelden beperkingen voor nieuwbouw van (intensieve) gebruiksfuncties om te voorkomen dat het veiligheidsrisico toeneemt en zijn gebieden vastgesteld waarin beperkingen gelden voor nieuwbouw van geluidgevoelige gebruiksfuncties om de toename van de potentieel geluidgehinderden te beperken. Aangezien alle beperkingengebieden aan de binnenzijde doorlopen tot aan het luchthavengebied is er veel overlap tussen de beperkingengebieden. Zo ligt bijvoorbeeld het beperkingengebied LIB 1 deels binnen LIB 2 en geheel binnen LIB 3, LIB 4 en LIB 5. Daar waar beperkingengebieden overlappen gelden meerdere regimes. Het afwegingsgebied (LIB 5) omvat grotendeels ook zones LIB 4, LIB 3, LIB 2 en LIB 1.



Figuur 1 gebieden binnen LIB

Naast een toets op de ligging van een plan in relatie tot LIB 1 t/m 5 dient er ook rekening te worden gehouden met de regels die gelden in verband met de vliegveiligheid (in- en uit vliegvlakken, vlakken voor de bescherming van de goede werking van apparatuur en een beperkingengebied in verband met het vogelaantrekkende functies). Om te toetsen of voor een specifieke locatie in de omgeving van Schiphol rekening moet worden gehouden met ruimtelijke beperkingen vanwege het LIB kan gebruik gemaakt worden van de zogenaamde toetsapplicatie LIB Schiphol (www.LIB-Schiphol.nl). Met behulp van deze applicatie kan voor elke willekeurige locatie in één oogopslag inzichtelijk worden gemaakt welke beperkingen er gelden.

1.2 Waarom een stappenplan?

In de nabijheid van Schiphol bestaat er een verhoogde kans op een vliegtuigongeval met dodelijke slachtoffers op de grond. De planologische contour van het LIB 5 afwegingsgebied is daarom benut om de gemeenten te duiden waarvoor de verplichting geldt om expliciet beleidsmatige aandacht te hebben voor het risico op een vliegtuigongeval. In de kamerbrief van 11 oktober 2017 is door de voormalige staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aangekondigd dat met de betrokken gemeenten een traject gestart zal worden om deze nieuwe regel in het gewijzigde LIB effectief in te vullen. Dit stappenplan is daarvan het resultaat. Het stappenplan is ontwikkeld in samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en omliggende gemeenten en provincies. Het richt zich op de invulling van de motiveringsplicht externe veiligheid als bedoeld in artikel 2.2.1d, tweede lid, LIB. Voor het opstellen van dit stappenplan is gebruik gemaakt van praktijkvoorbeelden van de gemeenten die in hun ruimtelijke planvorming met deze motiveringsplicht te maken hebben.

Voor delen van het LIB 5 afwegingsgebied die binnen LIB 3 vallen, gelden ook ruimtelijke beperkingen met het oog op externe veiligheid. Dit stappenplan beperkt zich tot de motiveringsplicht voor LIB 5 en gaat dus niet in op (de ruimtelijke beperkingen) vanuit LIB 1, 2, 3 en 4.

Het stappenplan heeft als doel om in de denklijn van Omgevingsveiligheid in de Omgevingswet gemeenten bij ruimtelijke plannen te helpen een bewuste afweging te maken waarbij rekening wordt gehouden met de verhoogde kans op een vliegtuigongeval met dodelijke slachtoffers tot gevolg.

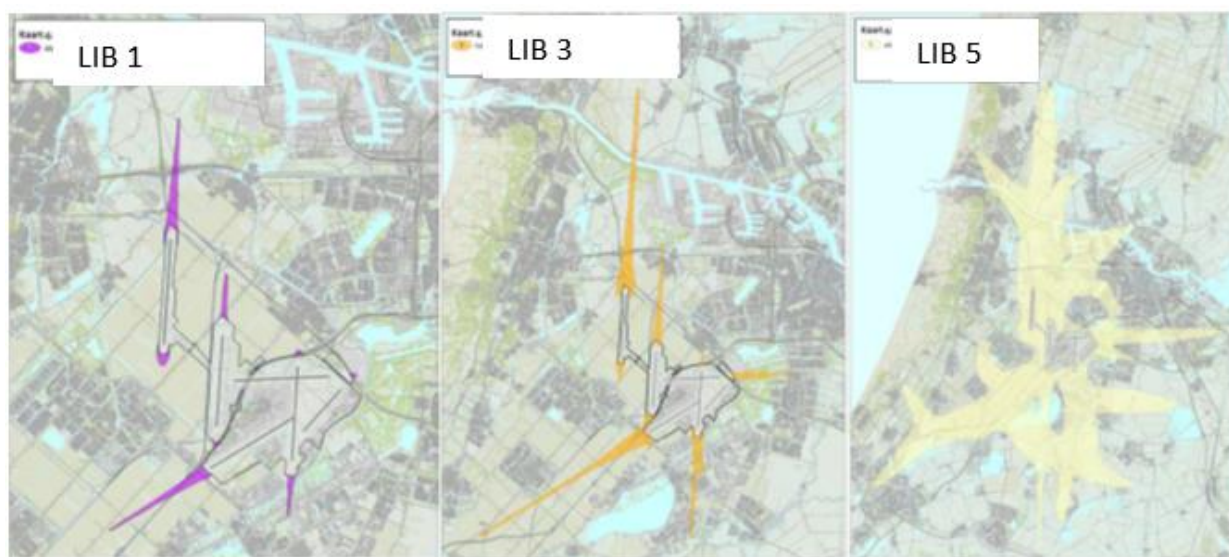
Met dit stappenplan wordt aan de hand van een aantal stappen en een aantal voorbeelden een hulpmiddel geboden om binnen LIB 5 invulling te geven aan de plicht om voor ruimtelijke ontwikkelingen te motiveren hoe rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van die ontwikkelingen.

2 Externe veiligheid in het LIB

Voor externe veiligheid wordt in het LIB onderscheid gemaakt tussen drie gebieden:

- LIB 1: de sloopzone vanwege externe veiligheid (art. 2.2.1)
- LIB 3: beperkingengebied kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten (art. 2.2.1b)
- LIB 5: afwegingengebied geluid en externe veiligheid (art. 2.2.1d, tweede lid)

Voor de toetsing of een plan binnen een van de LIB-zones valt en of dit stappenplan dus van toepassing is, kan gebruik gemaakt worden van de zogenaamde toetsapplicatie: www.LIB-Schiphol.nl.



Figuur 2 ligging LIB gebieden 1, 3, en 5

LIB 1: de sloopzone vanwege externe veiligheid

LIB 1 is gebaseerd op de ligging van de berekende, zogeheten 10^{-5} per jaar plaatsgebonden risicocontour (uit 2003). De begrenzing van LIB 1 is gebaseerd op berekeningen (2003) en kan in de toekomst veranderen afhankelijk van ontwikkelingen op de luchthaven. In dit stappenplan is uitgegaan van de huidige ligging van de zone zoals opgenomen in het LIB. LIB 1 heeft tot doel om het risico van slachtoffers op de grond ten gevolge van een vliegtuigongeluk te minimaliseren. Om die reden zijn kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten niet toegestaan. Bestaande woningen worden weg bestemd, maar rechtmatige bewoners zijn hiervan uitgezonderd. Als deze bewoners de woning alsnog verlaten, mag deze niet opnieuw bewoond worden en wordt de woning opgekocht en gesloopt.

LIB 3: beperkingengebied kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten

LIB 3 is gebaseerd op de ligging van de zogenoemde 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicocontour. Deze contour is gebaseerd op berekeningen (2003) en kan in de toekomst veranderen afhankelijk van ontwikkelingen op de luchthaven. In dit stappenplan is uitgegaan van de huidige ligging van de zone zoals opgenomen in het LIB.

Uitgangspunt binnen LIB 3 is dat grote concentraties van personen moeten worden voorkomen. Binnen dit beperkingengebied zijn nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten niet toegestaan. Vanwege het economisch belang wordt een uitzondering gemaakt voor een beperkt kwetsbaar object met een kantoor-

of bedrijfsfunctie of een combinatie van beide¹. Daarbij mag het aantal werknemers dat er verblijft omgerekend per hectare nooit meer dan 22 bedragen.

Verouderde bedrijventerreinen mogen opgeknapt worden (herstructurering), maar dit mag niet leiden tot een toename van het totale aantal werknemers per hectare in het desbetreffende gebied. Het is niet in lijn met het externe veiligheidsdoel van het LIB om via herstructurering te komen tot concentratie van werknemers.

LIB 5: Afwegingsgebied geluid en externe veiligheid

LIB 5 is een planologisch gebied; het zogenoemde afwegingsgebied voor geluid en externe veiligheid. Binnen dit afwegingsgebied zijn de regels erop gericht om enerzijds voldoende ruimte te laten voor de ontwikkeling van de mainport Schiphol en anderzijds om (woningbouw)ontwikkelingen mogelijk te maken. Beide zijn van nationaal belang. Hierom dient het buitengebied gevrijwaard te blijven van nieuwbouwlocaties. Buitengebied betreft het gebied buiten het bestaand stedelijk gebied (BSG). Het LIB laat de provincie afwegingsruimte om beperkt één of enkele woningen in het buitengebied toe te staan binnen door de provincie gestelde voorwaarden. Hiervoor is geen verklaring van geen bezwaar nodig.

De 20 Ke-contour is bij de wijziging van het LIB per 1 januari 2018 benut om de gemeenten aan te duiden waarvoor de verplichting geldt om expliciet beleidsmatige aandacht te hebben voor het risico op een vliegtuigongeval. Deze gemeenten moeten sindsdien in de toelichting op het bestemmingsplan of in de onderbouwing van de omgevingsvergunning voor afwijking van het bestemmingsplan de wijze aangeven waarop rekening is gehouden met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van een vliegtuigongeval. Het gaat hier om een integrale beleidsmatige toelichting op het omgaan met risico's en nadrukkelijk niet om een groepsrisicoberekening zoals bedoeld in besluiten met betrekking tot externe veiligheid.

Bestaand stedelijk gebied (BSG)

Bestaand stedelijk gebied Wat betreft het begrip «bestaand stedelijk gebied» (BSG) wordt verwezen naar het Besluit ruimtelijke ordening, artikel 1.1.1, eerste lid, onderdeel h: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare en sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.

¹ In de Nota van Toelichting bij het LIB wordt in dit verband een omvang van maximaal 1.500 m² bruto vloeroppervlak genoemd.

3 LIB 5

3.1 LIB 5 en ruimtelijke besluiten

In dit hoofdstuk is een stappenplan uitgewerkt om invulling te geven aan de plicht voor gemeenten om bij (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen te motiveren hoe zij omgaan met het risico op een vliegtuigongeval. Dit stappenplan sluit aan bij gemeentelijke ruimtelijke planprocessen. Aangezien processen van gemeente tot gemeente kunnen verschillen is hier een stappenplan op hoofdlijnen uitgewerkt. Gemeenten hebben dan de vrijheid om het stappenplan in te passen in hun eigen proces. Het stappenplan is een hulpmiddel om invulling te geven aan de regels van LIB 5 en deze goed mee te nemen in het planproces.

Het stappenplan is gericht op besluitvorming over ontwikkelingen waarbij vanwege de ligging nabij luchthaven Schiphol voldaan moet worden aan de regels van het LIB. Daarom maken realisatie, beheer en handhaving geen deel uit van het stappenplan. In artikel 8.8, eerste lid juncto 8.9, eerste lid Wet luchtvaart staat aangegeven wanneer aan het LIB dient te worden getoetst.

3.2 Toetsingskader

Op LIB 5 is de volgende voorwaarde van toepassing, voor zover het externe veiligheid betreft (zie ook kader):

- Motiveringsplicht.

Tekst LIB

Artikel 2.2.1d, eerste lid

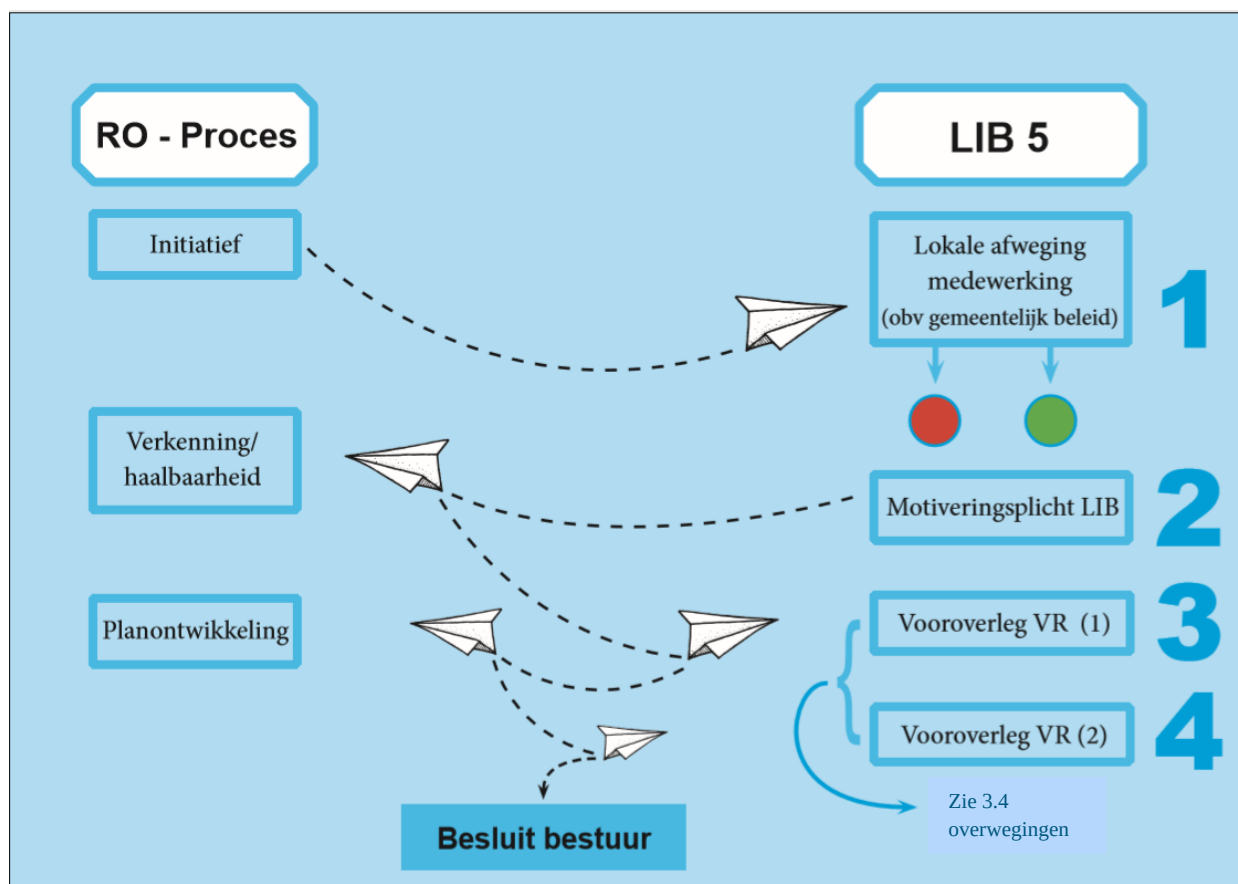
1. (...)
2. Voor de gronden die op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit met nummer 5 zijn aangewezen, motiveren gemeenten in de toelichting op het bestemmingsplan of in de onderbouwing van de omgevingsvergunning de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

Artikel 2.2.1d, tweede lid, LIB stelt dat bij een bestemmingsplan of een omgevingsvergunning voor afwijking van het bestemmingsplan binnen het LIB 5 gebied de gemeente in de toelichting op dat besluit de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling motiveert.

3.3 Stappenplan

In onderstaande figuur is een stappenplan gegeven voor het doorlopen van een ruimtelijk proces waarvoor het Luchthavenindelingbesluit relevant is, specifiek LIB 5. Voor de toetsing of een plan binnen LIB 5 valt en dit stappenplan van toepassing is, kan gebruik gemaakt worden van de toetsapplicatie: www.LIB-Schiphol.nl.

Het stappenplan bestaat uit twee sporen. Links is het algemene, gemeentelijke ruimtelijke planproces weergegeven. Rechts is weergegeven hoe en wanneer LIB 5 daarin relevant is.



Figuur 3 Stappenplan LIB 5

In stap 1 wordt bepaald of een aanvraag omgevingsvergunning of een initiatief past binnen het bestemmingsplan en welke overige wet- en regelgeving van toepassing is (waaronder het LIB). In stap 1 is duidelijk geworden dat de aanvraag omgevingsvergunning of het initiatief betrekking heeft op een locatie die gelegen is in LIB 5. Om aan een initiatief dat afwijkt van het geldend bestemmingsplan medewerking te kunnen geven, moet het besluit gemotiveerd worden op grond van artikel 2.2.1d, tweede lid LIB.

Stap 2 is erop gericht te inventariseren welke elementen daarbij voor het desbetreffende initiatief een rol spelen. Onderdeel van de motivering zijn: maatregelen om de bestrijdbaarheid van gevolgen van een ongeluk te bevorderen, vluchtwegen en bereikbaarheid voor hulpdiensten, (inrichtings)maatregelen om de zelfredzaamheid van personen te bevorderen, training van bestuurders in crisismanagement, voorlichting, rampenbestrijdingsplannen en oefeningen (zie onderbouwing paragraaf 3.4).

In stap 3 wordt beoordeeld of overleg met de veiligheidsregio noodzakelijk is. Dat is bijvoorbeeld aan de orde bij grootschaliger ontwikkelingen of in specifieke omstandigheden als er in het plangebied andere risico's aan de orde zijn. Indien betrokkenheid van de veiligheidsregio gewenst is, vindt in deze stap het vooroverleg met de veiligheidsregio plaats. Afhankelijk van de situatie kan dit een korte adviesvraag zijn of een intensief traject, bijvoorbeeld in het geval van een grootschalige ontwikkeling. Het resultaat van stap 3 is een advies van de veiligheidsregio.

Stap 4 is de laatste stap en heeft als resultaat een concrete tekst die in de onderbouwing van de omgevingsvergunning dan wel in de plantoelichting wordt opgenomen om aan de motiveringsplicht te voldoen. Voor het opstellen van deze motivering kan gebruik gemaakt worden van een aantal overwegingen, zoals beschreven in paragraaf 3.4 'overwegingen'.

Verder zijn voorbeeldteksten gegeven in Bijlage 1. Deze teksten kunnen gebruikt worden voor de ruimtelijke onderbouwing van het te nemen besluit.

NB. Binnen LIB 5 kunnen ook de regels van LIB 1, 2, 3 en 4 gelden als een ontwikkeling zich in het betreffende gebied bevindt.

3.4 Onderbouwing

Binnen het ruimtelijk afwegingsgebied (LIB 5) zijn de regels erop gericht om enerzijds voldoende ruimte te laten voor de ontwikkeling van mainport Schiphol en anderzijds om (woningbouw)ontwikkelingen mogelijk te maken. Beide zijn van nationaal belang. De uitwerking van de motiveringsplicht is maatwerk en zal per situatie verschillen. In bijlage 2 zijn voorbeeldteksten opgenomen. In bijlage 3 zijn twee praktijkvoorbeelden uitgewerkt – één voor een kleine ontwikkeling en één voor een complexe opgave.

Hierna is een aantal mogelijke elementen voor een onderbouwing weergegeven die gebruikt kunnen worden voor de invulling van de motiveringplicht van ontwikkelingen in LIB 5 (stap 3 en 4). Het betreft geen verplichting maar een hulpmiddel. Afhankelijk van het type besluit zullen de elementen meer op hoofdlijnen of in detail worden uitgewerkt.

Mogelijke elementen onderbouwing LIB 5

Situatieschets

- Type functie, omvang van de ontwikkeling en intensiteit gebruik
- Waarom ontwikkeling op deze locatie?²
- Domino-effecten
- Etc.

Overwegingen

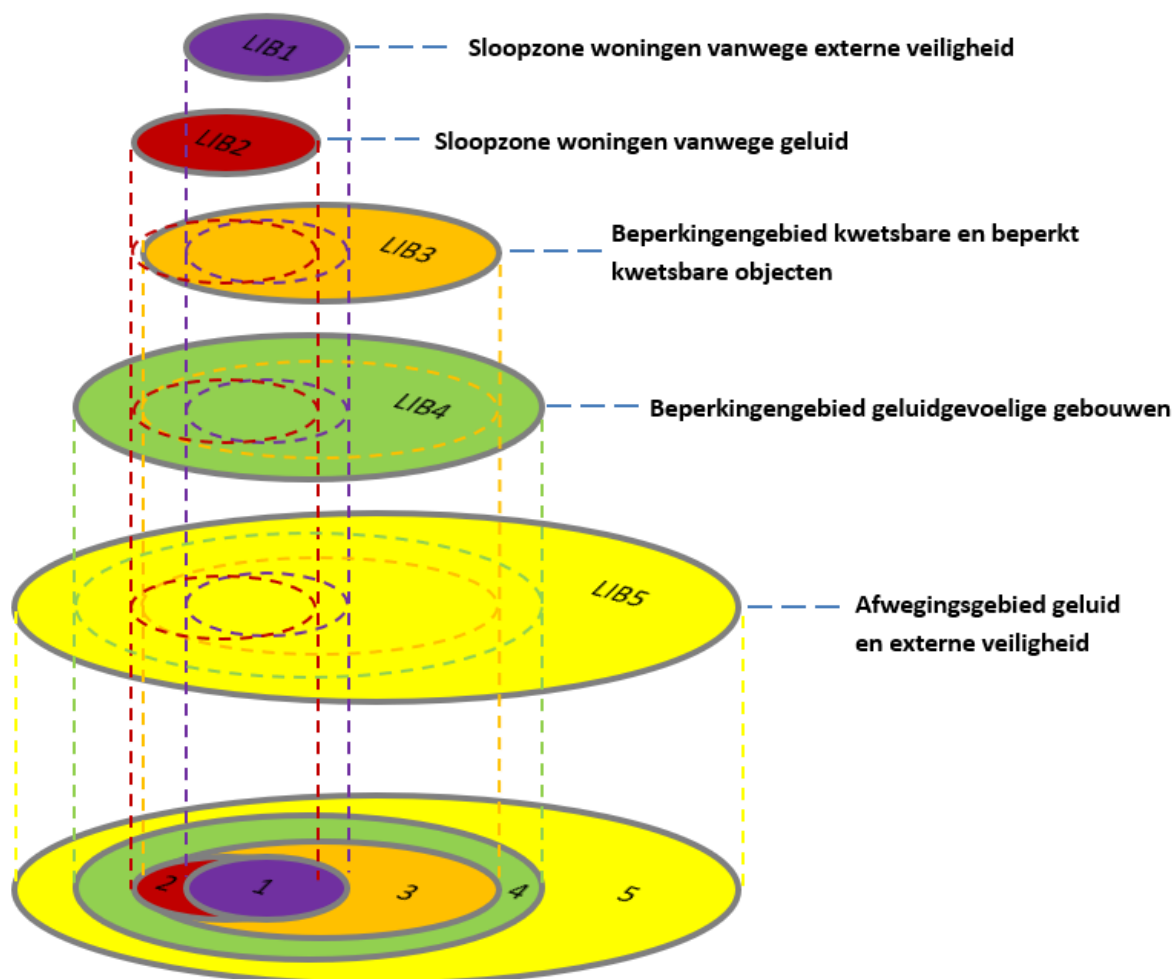
- a. Vergelijking met andere risico's
- b. Risicoprofiel (integraal i.r.t. andere veiligheidsaspecten):
 - Relatie met verkeersveiligheid, sociale veiligheid, e.d.
 - Waarschijnlijkheid vliegtuigongeval
 - Etc.
- c. Beschrijving maatregelen, bijvoorbeeld:
 - Bestrijdbaarheid, bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen
 - Bestrijdbaarheid
 - Bereikbaarheid voor hulpdiensten
 - Bluswater
 - Vluchtroutes
 - Rampenbestrijdingsplannen oefenen
 - Zelfredzaamheid en vluchtroutes
 - Risicocommunicatie (handelingsperspectief)
 - Inrichtingsmaatregelen om de zelfredzaamheid van personen te bevorderen
 - Training van bestuurlijke crisismanagement
 - Etc.

² Uitgangspunt bij het stappenplan is dat in het belang van een goede ruimtelijke ordening de keuze om in LIB5 ontwikkelingen toe te staan deel uitmaakt van de integrale ruimtelijke afweging. Landelijke, provinciale en gemeentelijke beleidskaders en -visies, die toezien op een goede ruimtelijke ordening, blijven daarop onverminderd van toepassing. Het stappenplan is een hulpmiddel om de risico's af te wegen. Het gaat daarbij om maatregelen die getroffen kunnen worden om, gelet op de locatiekeuze, de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval voor aanwezigen op de grond zoveel als mogelijk te beperken.

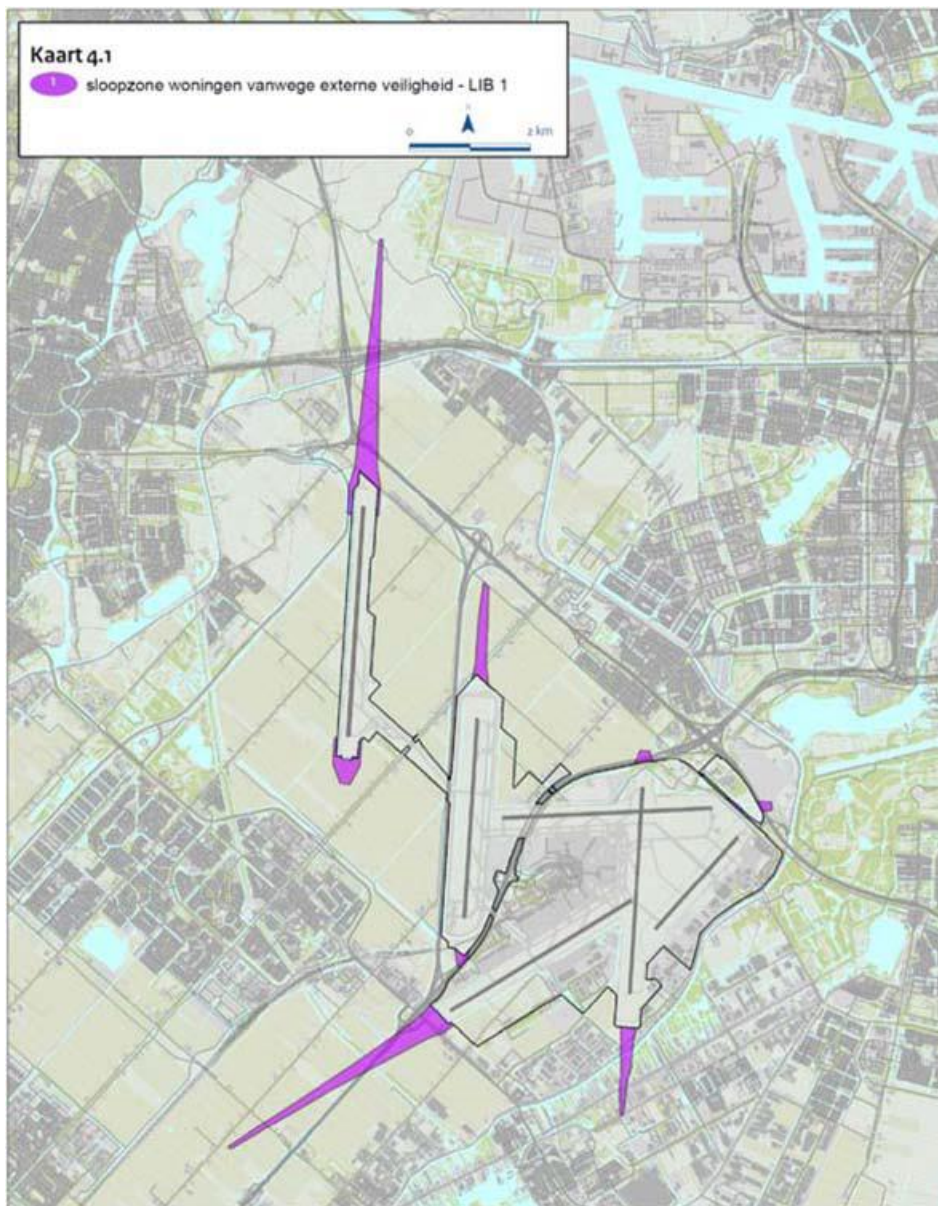
Bijlage

1. Ligging gebieden

In deze bijlage zijn achtereenvolgens de gebieden LIB 1 sloopzone vanwege externe veiligheid, LIB 3 (beperkingengebied kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten), LIB 5 (Afwegingengebied geluid en externe veiligheid). Het laatste gebied is voor de volledigheid weergegeven.

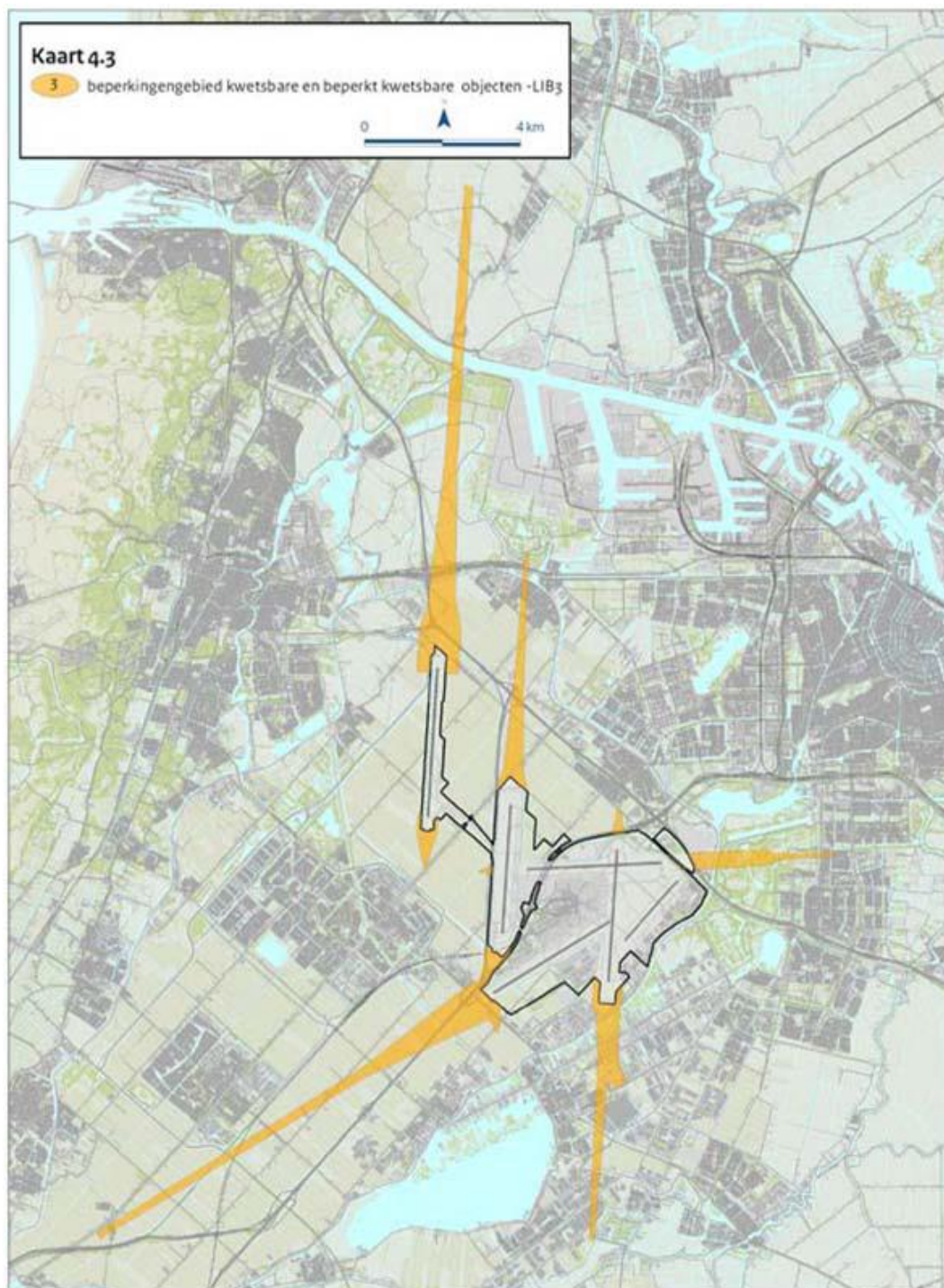


Figuur 1 gebieden binnen LIB



Figuur 2 Ligging zone LIB 1 (art. 2.2.1)

Conform Artikel 2.2.1 van het LIB geldt: “Op de gronden die op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit met nummer 1 zijn aangewezen, zijn met het oog op externe veiligheid geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten toegestaan, behoudens bestaand gebruik van objecten niet zijnde woningen.”



Figuur 3 Ligging zone LIB 3 (art. 2.2.1b)



Figuur 4 Ligging zone LIB 5 (art. 2.2.1d, tweede lid)

Bijlage

2. Voorbeeldteksten

In deze bijlage zijn voorbeeldteksten opgenomen die gebruikt kunnen worden voor invulling van de motiveringsplicht in LIB 5 in relatie tot een ruimtelijk besluit.

Situatieschets

1 Beschrijving gewenste ontwikkeling

Op <datum> is bij ons een aanvraag omgevingsvergunning ingediend voor < beschrijven aangevraagde activiteit met bijbehorende context>

De locatie is gelegen <binnen de zone LIB 5; eventueel toevoegen dat een ontwikkeling ook binnen een van de andere LIB-zones valt>.

2 LIB 5 en bestemmingsplan

a. Motiveringsplicht LIB 5

Op zone 5 van het LIB is een aantal voorwaarden van toepassing (zie kader).

Tekst LIB

Artikel 2.2.1d 1.

1. Op de gronden die op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit met nummer 5 zijn aangewezen, zijn buiten bestaand stedelijk gebied geen nieuwe woningbouwlocaties toegestaan.
2. Voor de gronden die op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit met nummer 5 zijn aangewezen, motiveren gemeenten in de toelichting op het bestemmingsplan of in de onderbouwing van de omgevingsvergunning de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

Artikel 2.2.1d, tweede lid, LIB stelt dat bij een bestemmingsplan of een omgevingsvergunning binnen het LIB 5 gebied de gemeente in de toelichting op dat besluit de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling motiveert.

In de Nota van Toelichting (Stb. 2017, 402) is ten aanzien van de motiveringsplicht het volgende aangegeven:

- Lokaal kunnen de locatiekeuze, de risico's en de eventueel te nemen maatregelen het best worden afgewogen met de bijbehorende maatschappelijke kosten en baten.
- Integrale beleidsmatige toelichting op het omgaan met risico's. Geen groepsrisicoberekening.
- Aanwezigheid van gevaarlijke of ontplofbare stoffen (kettingreacties-domino-effecten).
- Mitigerende maatregelen.
- Bestrijdbaarheid van gevolgen van een ongeluk bevorderen:
 - Vluchtwegen;
 - Bereikbaarheid voor hulpdiensten;
 - Inrichtingsmaatregelen om de zelfredzaamheid van personen te bevorderen;
 - Training van bestuurlijke crisismanagement;
 - Voorlichting;
 - Rampenbestrijdingsplannen oefenen.

b. Bestemmingsplan

Het bestemmingsplan <invullen naam plan> staat de volgende functies en het volgende gebruik toe:
< beschrijven regels uit het bestemmingsplan voor de betreffende locatie: wat is toegestaan>

3 Beschrijving verschillen bestaande en nieuwe situatie (analyse)

- a. Schets bestaande en nieuwe situatie betreft
<beschrijf bestaande bouw of dat het braakliggend terrein betreft>
- b. Beschrijf bestaande en nieuwe situatie in relatie tot het bestemmingsplan
<beschrijf functie> en <beschrijf gebruik> passen binnen het bestemmingsplan.
- c. Beschrijf aantallen werknemers en dichtheden in bestaande en nieuwe situatie.
- d. Onderbouwing locatiekeuze.
- e. Type functies
- f. Domino-effecten

In de omgeving zijn verder *<wel/geen>* gevaarlijke of ontplofbare objecten aanwezig waardoor een vervolgschade (kettingreactie of domino-effect) zou kunnen ontstaan. *Bij <wel>*. Het betreft de volgende activiteiten *<invullen activiteiten>*.

Elementen onderbouwing LIB 5

Vergelijking met andere risico's

De kans dat een vliegtuig neerstort is klein. Hetzelfde geldt voor de kans om te overlijden door een neerstortend vliegtuig. Dichtbij Schiphol is de kans wat groter dan verder van de luchthaven af. De kans dat een persoon komt te overlijden als gevolg van bijvoorbeeld een verkeersongeval is vele malen groter. De maatschappelijke impact van een ongeval met een vliegtuig is uiteraard groter.

Risicoprofiel (integraal i.r.t. andere veiligheidsaspecten)

- Relatie met verkeersveiligheid, sociale veiligheid, e.d.
In het gebied spelen ook andere veiligheidsthema's een rol, zoals verkeersveiligheid, sociale veiligheid *<vul nader in>*. Zie maatregelen voor hoe hier integraal mee om te gaan.
- Waarschijnlijkheid vliegtuigongeval
De kans op een vliegtuigongeval binnen het plangebied is zeer klein te noemen. Deze is in ieder geval kleiner dan 1 op de 1 miljoen per jaar, gelet op de ligging buiten de LIB 3 zone. Een kans van 1 op de 1 miljoen per jaar wordt in het algemeen (bij andere risicobronnen) als zo gering gezien dat het risico aanvaardbaar wordt geacht.
Er wordt uiteraard alles aan gedaan om het vliegverkeer zo veilig mogelijk te laten verlopen. De (rijks)overheid stelt strenge eisen aan luchthavens, de verkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen. De eisen gelden voor vliegtuigen (technische veiligheid), maar ook voor persoonlijke veiligheid. Er zijn regels voor bemanningen, voor mensen die op of in de buurt van de luchthaven werken en voor reizigers. De rijksoverheid controleert of de organisaties aan de gestelde eisen voldoen.

De gemeente kan geen maatregelen treffen om ongelukken met vliegverkeer te voorkomen (bronmaatregel).

Beschrijving maatregelen, bijvoorbeeld:

- Bestrijdbaarheid, bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen
De nood- en hulpdiensten treden in het geval van een vliegtuigongeval volgens het hiervoor geldende protocol op. De kwaliteit van de nood- en hulpdiensten wordt door intensieve monitoring steeds verbeterd. Sinds de Bijlmerramp zijn de lokale rampenplannen verbeterd. Lokale bestuurders zijn en worden getraind in het leiding geven tijdens crisissituaties. Dit wordt periodiek herhaald en geëvalueerd.

Bij het stedenbouwkundig ontwerp is rekening gehouden met de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten. Het plangebied is van meerdere kanten bereikbaar: vanuit < invullen richting> via de <invullen naam weg> en vanuit < invullen richting> via de <invullen naam weg>.

Bij het ontwerp openbare ruimte wordt rekening gehouden met voldoende voorzieningen voor bluswater. Daarnaast kan indien nodig extra water worden gewonnen uit <invullen naam bluswaterbron indien van toepassing>. Rampenbestrijdingsplannen worden regelmatig geoefend.

■ Zelfredzaamheid

In het kader van de <benoemen gewenste ontwikkeling> worden de volgende maatregelen getroffen om zelfredzaamheid en hulpverlening te verbeteren:

<opsomming maatregelen>

■ Andere mogelijke onderwerpen:

- Risicocommunicatie (handelingsperspectief);
- Aanwezigheid verminderd zelfredzame personen;
- Crisiscommunicatie;
- Vluchtroutes.

Bijlage

3. Praktijkvoorbeelde LIB 5 (fictief)

Voorbeeld 1 'kleine ontwikkeling'

4 Beschrijving gewenste ontwikkeling

Op 12 januari 2019 is bij ons een aanvraag omgevingsvergunning ingediend voor de ontwikkeling van enkele woningen binnen bestaand stedelijk gebied. Het betreft het opvullen van twee kavels in de buurt Molenwiek.

De locatie is gelegen binnen LIB 5 (maar buiten LIB 4).

5 LIB 5 en bestemmingsplan

Motiveringsplicht LIB 5

De twee kavels bevinden zich in de nabijheid van luchthaven Schiphol. Het ligt binnen het gebied waarvoor op grond van artikel 2.2.1d, tweede lid, LIB een plicht geldt voor gemeenten om in ruimtelijke plannen aan te geven hoe bij nieuwe ontwikkelingen rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond. Dit zogenaamde afwegingsgebied wordt begrensd door de LIB% zoals is aangegeven met nummer 5 op de kaart in bijlage 3 (beperking bebouwing) bij het LIB. Het afwegingsgebied omvat grotendeels ook zones 4, 3, 2 en 1 van het beperkingengebied. Binnen dit hele gebied geldt dus een motiveringsplicht aanvullend op de regels voor externe veiligheid en geluid die van toepassing zijn op grond van artikel 2.2.1, 2.2.1b, 2.2.1c en 2.2.1d, eerste lid LIB. Het gaat uitdrukkelijk niet om een groepsrisicoberekening zoals in de besluiten met betrekking tot externe veiligheid. Voor het afwegingsgebied is bij de wijziging van de regels voor geluid en externe veiligheid in het LIB per 1 januari 2018 reeds de afweging gemaakt dat hier ook ruimte moet worden geboden voor de woningbouwopgave van deze regio. Bovendien hebben in dit gebied voor dat moment geen beperkingen gegolden voor andere functies dan woningbouw en zijn er ook onder het nieuwe regime geen beperkingen aan de orde vanwege de ligging binnen LIB 5.

De twee kavels liggen geheel binnen LIB 5, maar buiten de gebieden waarvoor vanwege externe veiligheid ruimtelijke beperkingen gelden. Voor zover het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt is daarom een integrale, beleidsmatige toelichting nodig op het omgaan met het risico op een vliegtuigongeval. Deze paragraaf voorziet in de gevraagde beleidsmatige aandacht voor de mogelijkheid van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van deze ruimtelijke ontwikkeling.

6 Beschrijving verschillen bestaande, nieuwe situatie en analyse

Het betreft de ontwikkeling van enkele woningen. De twee kavels bevinden zich binnen de wijk Molenwiek. Voor de ontwikkeling is een aanpassing van het bestemmingsplan nodig. Er komen 2 woningen bij. Uitgaande van 2,4 personen per woning is de toename van de dichtheid 4,8 personen.

De ontwikkeling vindt op deze plek plaats vanwege de grote woningbouwopgave en de wens om versnippering te voorkomen.

Impact van een vliegtuigongeval

Als de locatie getroffen wordt door een neerstortend vliegtuig wordt de bebouwing geheel of gedeeltelijk verwoest. De aanwezige personen kunnen hierdoor (dodelijk) slachtoffer worden.

Waarschijnlijkheidsbepaling

De kans dat een vliegtuig neerstort op een bepaalde locatie rond luchthaven Schiphol is klein. Hetzelfde geldt voor de kans om als persoon op een bepaalde locatie rond de luchthaven te overlijden door een neerstortend vliegtuig. Dichtbij Schiphol is de kans wat groter dan verder van de luchthaven af. Buiten het LIB 3 gebied is dit plaatsgebonden risico kleiner dan 10^{-6} per jaar (oftewel eens per miljoen jaar). De kans dat een persoon komt te overlijden als gevolg van bijvoorbeeld een verkeersongeval is vele malen groter. De maatschappelijke impact van een ongeval met een vliegtuig is uiteraard groter.

Buiten het LIB 3 gebied is de kans dat personen zich in een ongevalgevolggebied bevinden, dus betrokken raken bij een vliegtuigongeval, lager dan ongeveer 3,6 per miljoen jaar (oftewel eens per 278.000 jaar).³ Het ongevalgevolggebied is het gebied (met wrakstukken) van een vliegtuigongeval.

Beschrijving maatregelen en zelfredzaamheid

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen om de kans op meerdere slachtoffers op de grond te beperken. Bij vliegtuigen zijn dat maatregelen die de kans dat zich een ongeval voordoet verkleinen. Hiervoor gelden internationale regels waar de sector aan moet voldoen. In het kader van de planontwikkeling zijn geen realistische maatregelen te treffen die de effecten van een vliegtuigongeval beperken. Vanuit het Bouwbesluit 2012 gelden strenge eisen in verband met de bestrijdbaarheid van een ramp nabij een bouwwerk. Toch is de realiteit dat er voor de personen in het getroffen gebouw weinig mogelijkheden zullen zijn om zichzelf in veiligheid te brengen. Voor vluchten is immers geen tijd en gewone gebouwen bieden nu eenmaal onvoldoende bescherming tegen de risico's van een daarop neerstortend vliegtuig. Dit betekent dat de aandacht vooral uitgaat naar een goede bereikbaarheid van de projectlocatie, vluchtroutes voor omstanders en een adequate hulpverlening. De eisen vanuit het Bouwbesluit 2012 zijn wel van belang voor de mogelijkheden voor personen die zich in de directe nabijheid van de ramplocatie bevinden om te schuilen voor secundaire branden.

Vanwege de nabijheid van luchthaven Schiphol is de veiligheidsregio voorbereid op een vliegtuigongeval. De veiligheidsregio beschikt over een "Calamiteitenplan Vliegtuigongevallen". Zodra zich een ongeluk voordoet treedt dit plan in werking. De werkwijze, taken en verantwoordelijkheden van alle betrokken instanties zijn hierin nauwkeurig beschreven. Het calamiteitenplan wordt voortdurend aangepast naar aanleiding van de evaluatie van daadwerkelijke optredens bij incidenten en oefeningen.

De veiligheidsregio is voorbereid op het crisistype luchtvaartincidenten

De Wet Veiligheidsregio's verplicht veiligheidsregio's tot het beschikken over een crisisorganisatie (artikel 16). Deze crisisorganisatie – die wordt beschreven in een crisisplan – moet voorbereid zijn op de bestrijding van branden, rampen en crises die zich volgens het door de veiligheidsregio (ook verplicht) opgestelde regionaal risicoprofiel kunnen voordoen. In het kort bestaat zo'n crisisorganisatie uit multidisciplinaire teams van politie, brandweer, geneeskundige hulpverlening en gemeenten die zich richten op bronbestrijding, redding, hulpverlening, opvang en nazorg.

Dit risicoprofiel wordt eens per 4 jaar geactualiseerd. Op basis van dit risicoprofiel stelt de veiligheidsregio een beleidsplan op om de crisisorganisatie zo goed als mogelijk voorbereid te houden.

Het crisistype luchtvaartongeval is een van de typen die worden genoemd in het regionaal risicoprofiel van de veiligheidsregio. Naast de generieke voorbereiding van de crisisorganisatie, bestaat er ook specifieke voorbereiding voor luchtvaartongevallen. Die bestaat met name uit een (multidisciplinair) calamiteitenplan luchtvaartongevallen en veel gezamenlijke trainingen en oefeningen van de brandweer.

³ Deze getallen zijn afgeleid m.b.v. de letaliteit voor zwaar verkeer van 0,278 uit het rekenvoorschrift voor plaatsgebonden risico. Nauwkeuriger inzicht in de hoogte van de kans bij een locatie vergt een externe veiligheidsstudie.

7 Conclusie

In vergelijking met de bestaande situatie draagt de onderhavige ruimtelijke ontwikkeling niet bij aan een significante toename van het aantal potentiële slachtoffers op de grond in geval van een vliegtuigongeluk. Gelet op de geringe ongevalskans en de (zeer) beperkte omvang van de ontwikkeling, is het bovendien zeer onwaarschijnlijk dat precies hier een vliegtuig zal neerstorten. Er is daarom geen reden om vanwege de mogelijkheid van een vliegtuigongeval van de beoogde ontwikkeling af te zien.

Voorbeeld 2 'complexe opgave'

1 Beschrijving gewenste ontwikkeling

Op 12 januari 2019 is bij ons een aanvraag omgevingsvergunning ingediend voor de ontwikkeling van huisartsenpraktijk met kantoorfunctie en daar boven 5 woonlagen voor in totaal 50 woningen in de sociale huursector in het Veilingkwartier. Om de plannen te realiseren moet de locatie een andere bestemming krijgen.

De locatie is gelegen *binnen LIB 5, maar buiten LIB 4*.

2 LIB 5 en bestemmingsplan

Motiveringsplicht LIB 5

De sociale huurwoningen bevinden zich in de nabijheid van luchthaven Schiphol. Het ligt binnen het gebied waarvoor op grond van artikel 2.2.1d, tweede lid, LIB een plicht geldt voor gemeenten om in ruimtelijke plannen aan te geven hoe bij nieuwe ontwikkelingen rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond. Dit zogenaamde afwegingsgebied wordt begrensd LIB 5 zoals is aangegeven met nummer 5 op de kaart in bijlage 3 (beperking bebouwing) bij het LIB. Het afwegingsgebied omvat grotendeels ook zones 4, 3, 2 en 1 van het beperkingengebied. Binnen dit hele gebied geldt dus een motiveringsplicht aanvullend op de regels voor externe veiligheid en geluid die van toepassing zijn op grond van artikel 2.2.1, 2.2.1b, 2.2.1c en 2.2.1d, eerste lid, LIB. Het gaat niet om een groepsrisicoberekening zoals in de besluiten met betrekking tot externe veiligheid. Voor het afwegingsgebied is bij de wijziging van de regels voor geluid en externe veiligheid in het LIB per 1 januari 2018 reeds de afweging gemaakt dat hier ook ruimte moet worden geboden voor de woningbouwopgave van deze regio. Bovendien hebben in dit gebied voor dat moment geen beperkingen gegolden voor andere functies dan woningbouw en zijn er ook onder het nieuwe regime geen beperkingen aan de orde vanwege de ligging binnen LIB5.

Het plangebied ligt geheel binnen LIB 5, maar buiten de gebieden waarvoor vanwege externe veiligheid ruimtelijke beperkingen gelden. Voor zover het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, is daarom een integrale, beleidsmatige toelichting nodig op het omgaan met het risico op een vliegtuigongeval. Deze paragraaf voorziet in de gevraagde beleidsmatige aandacht voor de mogelijkheid van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van deze ruimtelijke ontwikkeling.

3 Beschrijving verschillen bestaande, nieuwe situatie en analyse

Met de huisartsenpraktijk met daarboven appartementen wordt invulling gegeven aan een locatie die is vrij gekomen vanwege de sloop van een voormalig kantoor. Het betreft dus het invullen van een braakliggend terrein in de bestaande woonwijk Veilingkwartier. Uitgaande van 2,4 personen per woning betreft het een toename van de personendichtheid van 120 personen in de appartementen en 15 personen in de huisartsenpraktijk. De ontwikkeling vindt op deze locatie plaats vanwege goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

In de nabijheid bevinden zich geen risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen. Domino-effecten zijn daarom niet aan de orde.

Impact van een vliegtuigongeval

Als de locatie getroffen wordt door een neerstortend vliegtuig wordt de bebouwing geheel of gedeeltelijk verwoest. De aanwezige personen kunnen hierdoor (dodelijk) slachtoffer worden.

Risicoprofiel

Met het oog op de omvang van het programma dat op grond van dit bestemmingsplan maximaal mogelijk is, is in een vroeg stadium contact gezocht met de veiligheidsregio Om een zorgvuldige afweging te maken over de mogelijkheid van een vliegtuigongeval heeft de veiligheidsregio geadviseerd een risicoprofiel op te stellen. Op basis van dit profiel kan een gemotiveerde afweging worden gemaakt over de gevolgen en de impact van een vliegtuigongeval op deze locatie. Deze werkwijze sluit goed aan op recente ontwikkelingen naar aanleiding van de aanstaande invoering van de Omgevingswet in het denken over externe veiligheid en het beheersen van risico's voor de omgeving. Het risicoprofiel is opgesteld door de veiligheidsregio en maakt integraal onderdeel uit van de toelichting op dit bestemmingsplan. Hieronder volgt een beknopte samenvatting van het risicoprofiel.

Rampscenario

Als eerste stap om tot een afweging te komen is een rampscenario uitgewerkt aan de hand van relevante casuïstiek: in dit geval de Bijlmerramp van 4 oktober 1992 en het ongeluk met Turkish Airlines op 25 februari 2009. Op basis van het inzicht dat we door deze voorbeelden hebben over de gevolgen van een vliegtuigongeluk, is – voor het meest gangbare type vliegtuig dat in de huidige operatie van Schiphol wordt gebruikt - een zo goed mogelijke inschatting gemaakt van de gevolgen, indien een vliegtuig zou neerstorten op het plangebied.

Op basis van de casuïstiek is het aannemelijk dat als zich in dit gebied een vliegtuigongeval zou voordoen het betreffende vliegtuig één van de hoge bouwmassa's zal raken en dat dit gebouw gedeeltelijk vernield zal worden. De passagiers en bemanning zullen allemaal omkomen en ter plaatse van de geraakte gebouwen zullen er 60 extra doden op de grond zijn vanwege de ontwikkeling van de sociale huurwoningen. De bereikbaarheid van de wijk zal zijn ontwricht en de mobiliteit beperkt.

Er is ook beoordeeld of er risicovolle activiteiten in de nabijheid gelegen zijn die mogelijk de ramp zouden kunnen verergeren, maar deze zijn op een te grote afstand gelegen om een domino-effect in gang te zetten. In het plangebied zelf zijn geen andere risicobronnen aanwezig.

Impactbepaling van een ongeluk

Nu we weten wat de gevolgen van een vliegtuigongeval zullen zijn, kan ook een beeld worden verkregen van de impact van die gevolgen. Hierbij wordt vanuit verschillende perspectieven zo goed mogelijk beoordeeld hoe ernstig de gevolgen van het ongeval zijn. Zo kijken we naar de territoriale, lichamelijke, economische, ecologische, sociaal-politieke en culturele gevolgen van het ongeval. Voor elk van deze belangen schatten we volgens de gangbare werkwijze de gevolgen in op de schaal van beperkt tot catastrofaal. Als al deze gevolgen in beeld zijn gebracht wordt daar een getalswaarde aan gegeven. Dit leidt uiteindelijk tot een eindscore, waarbij de maximale score 1 is en de minimale score 0. De score voor een vliegtuigongeval in het gebied is 0,030. Daarmee wordt de ramp beoordeeld als beperkt.

Omdat de ontwikkelingen plaatsvinden in bestaand stedelijk gebied is ten behoeve van een beter inzicht in de gevolgen van de nieuwe ontwikkeling vanuit het perspectief van externe veiligheid en groepsrisico ook een risicoprofiel gemaakt voor de situatie dat de bestaande planologische mogelijkheden om het gebied in te vullen met kantoren volledig zijn benut. Beide profielen leiden tot dezelfde eindscore. Er zijn dus vanwege de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen geen gevolgen voor het aantal slachtoffers op de grond.

De eindscore moet in samenhang worden gezien met de kans dat het ongeval zich ook daadwerkelijk zal voordoen. We moeten dus een uitspraak doen over de waarschijnlijkheid dat een vliegtuig precies op deze locatie zal neerstorten.

De kans op een vliegtuigongeval op een locatie wordt bepaald door een aantal factoren, namelijk de kans dat een vliegtuig een ongeval krijgt in de omgeving van een luchthaven, de positie van de locatie ten opzichte van de start- en landingsbanen en de vliegroutes en van het aantal vliegtuigbewegingen op die vliegroutes. De grootte van het vliegtuig is een maat voor de gevolgen van het ongeval.

Uit meerdere onderzoeken is gebleken dat vliegen steeds veiliger wordt en dat de kans op een vliegtuigongeval in de omgeving van Schiphol als geheel daalt. De afname van de kans op een vliegtuigongeval per vlucht compenseert namelijk de huidige trend in de toename in het aantal vliegbewegingen op Schiphol. Wel zijn er lokale verschillen.

De kans dat een vliegtuig neerstort op een bepaalde locatie rond luchthaven Schiphol is klein. Hetzelfde geldt voor de kans om als persoon op een bepaalde locatie rond de luchthaven te overlijden door een neerstortend vliegtuig. Dichtbij Schiphol is de kans wat groter dan verder van de luchthaven af. Buiten het LIB 3 gebied is dit plaatsgebonden risico op de meeste plaatsen kleiner dan 10^{-6} per jaar (oftewel één op de miljoen per jaar). De kans dat een persoon komt te overlijden als gevolg van bijvoorbeeld een verkeersongeval is vele malen groter. De maatschappelijke impact van een ongeval met een vliegtuig is uiteraard groter.

Buiten het LIB 3 gebied is de kans dat personen zich in een ongevalgevolgebied bevinden, dus betrokken raken bij een vliegtuigongeval, lager dan ongeveer 3,6 per miljoen jaar (oftewel eens per 278.000 jaar). Het ongevalgevolgebied is het gebied (met wrakstukken) van een vliegtuigongeval. Deze getallen zijn afgeleid m.b.v. de letaliteit voor zwaar verkeer van 0.278 uit het rekenvoorschrift voor plaatsgebonden risico⁴.

Beschrijving maatregelen en zelfredzaamheid

Gelet op de maatschappelijke en economisch-ruimtelijke belangen die met de beoogde ontwikkeling zijn gemoeid en de uitkomsten van het risicoprofiel, is er geen aanleiding om van de beoogde ontwikkeling af te zien. De vervolgvraag is welke maatregelen er eventueel mogelijk zijn om de gevolgen van een vliegtuigongeval te beperken. Om de kans op een vliegtuigongeval te beperken zijn bronmaatregelen het meest effectief. Bij vliegtuigen zijn dat maatregelen die de kans dat zich een ongeval voordoet verkleinen. Als het gaat om maatregelen om zelfredzaamheid te vergroten is de conclusie dat er geen realistische maatregelen zijn te treffen die de effecten van een vliegtuigongeval beperken. Hoewel er vanuit het Bouwbesluit 2012 strenge eisen gelden in verband met de bestrijdbaarheid van een ramp, zullen er voor de personen in het getroffen gebouw weinig mogelijkheden zijn om zichzelf in veiligheid te brengen. Voor vluchten is immers geen tijd en gebouwen bieden nu eenmaal onvoldoende bescherming tegen de risico's van een daarop neerstortend vliegtuig. De eisen vanuit het Bouwbesluit 2012 dragen er vooral toe bij dat personen die zich in gebouwen in de nabijheid van de rampenlocatie bevinden zichzelf snel in veiligheid kunnen brengen. Als het gaat om de gevolgen van een vliegtuigongeval gaat de aandacht daarom vooral uit naar een adequate hulpverlening. Daarbij zijn de volgende aspecten van belang.

Bereikbaarheid

Het gebied moet goed bereikbaar zijn voor hulpverlening, zodat zij snel het getroffen gebied kunnen veiligstellen, de gevolgen kunnen beperken en gewonden kunnen helpen. Voor het onderhavige plangebied geldt dat het gebied goed ontsloten is en vanuit verschillende richtingen bereikbaar is. De ontwikkeling voldoet aan de eisen uit het Bouwbesluit 2012. Er zijn voldoende bluswatervoorzieningen aanwezig. De bereikbaarheid voor hulpdiensten is goed. Het gebied kan aan twee zijden worden ontvlucht.

Voorbereiding

Vanwege de nabijheid van luchthaven Schiphol is de veiligheidsregio voorbereid op een vliegtuigongeval. De veiligheidsregio beschikt over een "Calamiteitenplan Vliegtuigongevallen". Zodra zich een ongeluk

⁴ Nauwkeuriger inzicht in de hoogte van de kans bij een locatie vergt een externe veiligheidsstudie.

voordoet treedt dit plan in werking. De werkwijze, taken en verantwoordelijkheden van alle betrokken instanties zijn hierin nauwkeurig beschreven. Het calamiteitenplan wordt voortdurend aangepast naar aanleiding van de evaluatie van daadwerkelijke optredens bij incidenten en oefeningen.

De veiligheidsregio is voorbereid op het crisistype luchtvaartincidenten.

De Wet Veiligheidsregio's verplicht veiligheidsregio's tot het beschikken over een crisisorganisatie (artikel 16). Deze crisisorganisatie – die wordt beschreven in een crisisplan – moet voorbereid zijn op de bestrijding van branden, rampen en crises die zich volgens het door de veiligheidsregio (ook verplicht) opgestelde regionaal risicoprofiel kunnen voordoen. (In het kort bestaat zo'n crisisorganisatie uit multidisciplinaire teams van politie, brandweer, geneeskundige hulpverlening en gemeenten die zich richten op bronbestrijding, redding, hulpverlening, opvang en nazorg).

Dit risicoprofiel wordt eens per 4 jaar geactualiseerd. Op basis van dit risicoprofiel stelt de veiligheidsregio een beleidsplan op om de crisisorganisatie zo goed als mogelijk voorbereid te houden.

Het crisistype luchtvaartongeval is een van de typen die worden genoemd in het regionaal risicoprofiel van de veiligheidsregio. Naast de generieke voorbereiding van de crisisorganisatie, bestaat er ook specifieke voorbereiding voor luchtvaartongevallen. Die bestaat met name uit een (multidisciplinair) calamiteitenplan luchtvaartongevallen en veel gezamenlijke trainingen en oefeningen van de brandweer.

4 Conclusie

Gelet op de maatschappelijke en economisch-ruimtelijke belangen die met de beoogde ontwikkeling zijn gemoeid en de uitkomsten van het risicoprofiel, is er geen aanleiding om van de beoogde ontwikkeling af te zien. Er worden maatregelen getroffen in relatie tot rampenbestrijding en zelfredzaamheid.

Er is daarom geen reden om vanwege de mogelijkheid van een vliegtuigongeval van de beoogde ontwikkeling af te zien.