

Motivering LIB 5

Planvoornemen

In het noorden van Hoofddorp, op de overgang naar het open polderlandschap, ligt het bedrijventerrein Hoofddorp-Noord. De gemeente Haarlemmermeer heeft de ambitie om dit bedrijventerrein te transformeren naar een nieuw gemengd woongebied. Deze ontwikkeling is een aantal jaren voorzichtig begonnen met de woningbouwontwikkeling aan de Hoofdweg / Achtermeerstraat. In het oosten van Hoofddorp-Noord zal de wijk Het Nieuwe Noord gerealiseerd worden met 593 woningen.

Motiveringsplicht LIB 5

Het plangebied is gelegen 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.

Het plangebied ligt deels 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.

Beschrijving verschillen bestaande, nieuwe situatie en analyse

Ter plaatse zijn momenteel bedrijven gelegen. Uit het externe veiligheidsonderzoek blijkt dat er overdag momenteel 406 personen aanwezig zijn en 19 in de nacht. In de toekomstige situatie betreft dit 574 personen overdag en 1.147 personen in de nacht. Er is derhalve sprake van een toename in personen.

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 ongevalgevolgebied bevinden, dus betrokken raken bij een vliegtuigongeval, lager dan ongeveer 3,6 per miljoen jaar (oftewel eens per 278.000 jaar).³ Het ongevalgevolgebied 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 planlocatie, 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.

Conclusie

In vergelijking met de bestaande situatie draagt het plan bij aan een 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 echter 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.