



Ontwerpbestemmingsplan

SCHIPHOL 1^E HERZIENING

Toelichting

Oktober 2016



gemeente
Haarlemmermeer

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1:	INLEIDING	1
1.1.	AANLEIDING	1
1.2.	LIGGING EN BEGRENZING PLANGEBIED	1
1.3.	DOEL EN PLANVORM	2
1.4.	GELDENDE BESTEMMINGSPANNEN EN REGELINGEN	3
1.5.	PLANPROCES	3
1.6.	LEESWIJZER	3
HOOFDSTUK 2:	BESTAANDE SITUATIE	4
HOOFDSTUK 3:	NIEUWE SITUATIE	5
3.1.	NIEUWE ONTWIKKELINGEN PLANGEBIED	5
HOOFDSTUK 4:	ONDERZOEKEN EN BEPERKINGEN	9
4.1.	ALGEMEEN	9
4.2.	EXTERNE VEILIGHEID	9
4.3.	WATERPARAGRAAF	12
HOOFDSTUK 5:	UITVOERBAARHEID	13
5.1.	FINANCIËLE UITVOERBAARHEID	13
5.2.	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	13
HOOFDSTUK 6:	JURIDISCHE ASPECTEN	15
6.1.	OPZET REGELS EN VERBEELDING	15
6.2.	INLEIDENDE REGELS	15
6.3.	BESTEMMINGSGEEL	15
6.4.	SLOTREGEL	16

HOOFDSTUK 1: INLEIDING

1.1. Aanleiding

Het plan betreft de 1^e herziening van het bestemmingsplan 'Schiphol' dat op 27 februari 2013 onherroepelijk is geworden. Het bestemmingsplan kent blijkens voortschrijdend inzicht onvoldoende flexibiliteit op het gebied van externe veiligheid waarmee geen recht wordt gedaan aan de dynamiek van de bedrijfsvoering op de Luchthaven Schiphol. Om de noodzaak van een passende oplossing onder de aandacht te brengen is dit onderwerp ter sprake gebracht in het bestuurlijk overleg tussen gemeente Haarlemmermeer en Schiphol van 6 juni 2013.

Het voornaamste knelpunt is dat uit ervaring met de huidige planregels is gebleken dat de huidige veiligheidszones voor het plaatsgebonden risico (PR 10⁻⁶) van Aircraft Fuel Supply (AFS) in het bestemmingsplan onvoldoende aansluiten bij wijzigingen in de infrastructuur op airside van het terrein van de luchthaven. De wijzigingen zijn onder meer nodig vanwege het tanken van vliegtuigen met behulp van een hydrant en een dispenser, in het bijzonder vanwege de introductie van nieuwe vliegtuigtypes op de luchthaven Schiphol (Airbus 380 en Boeing 787, de Dreamliner). Voor deze vliegtuigen gelden andere afstanden tot de tankpunten voor het tanken, waardoor de veiligheidscontour voor het plaatsgebonden risico (in het bestemmingsplan aangegeven als veiligheidszones) moeten worden aangepast. Daarnaast zijn wijzigingen nodig vanwege de gescheiden passagiersstromen in verband met de veiligheid, die ook verplaatsing van leidingen betekende. Daarnaast zijn hiermee ook de A-pier en het S-platform aangepast.

Elke geringe wijziging in de infrastructuur zou kunnen leiden tot een wijziging van de locatie van risico's waardoor aanpassingen van de in het bestemmingsplan vastgelegde veiligheidszones nodig zijn. De oplossing voor dit knelpunt is het vastleggen van een zogenaamde veiligheidscontour (in dit bestemmingsplan te noemen 'veiligheidszone AFS-Schiphol'), zodat ontwikkelingen binnen het bestemmingsplan vastgestelde kaders kunnen plaatsvinden.

De veiligheidscontour AFS-Schiphol zal zowel in een besluit op basis van artikel 14 van het Bevi als in het bestemmingsplan 'Schiphol, 1^e herziening' planologisch en juridisch worden verankerd.

1.2. Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is iets groter dan de bestaande plangrens van het bestemmingsplan Schiphol (zie figuur 1) doordat de veiligheidscontour ook deels over aangrenzende bestemmingsplannen ligt (o.a. Buitengebied Noord, Schiphol Rijk en Oude Meer Fokker).



Figuur 1. Plangebied

1.3. Doel en planvorm

De doelstelling van dit bestemmingsplan is het vastleggen van de veiligheidscontour AFS-Schiphol voor de activiteiten van AFS teneinde voldoende flexibiliteit te bieden voor het juridisch-planologisch kader van de bestaande situatie en/of de ruimtelijke ontwikkelingen binnen het plangebied.

1.4. Geldende bestemmingsplannen en regelingen

Het bestemmingsplan vervangt – geheel of voor een gedeelte – de volgende bestemmingsplannen:

Plannaam	Vastgesteld
Bestemmingsplan Schiphol	27 februari 2013
Bestemmingsplan Buitengebied Noord	4 juli 2013
Bestemmingsplan Oude Meer Fokker	18 september 2014
Beheersverordening Haarlemmermeer 2014	4 december 2014

1.5. Planproces

De veiligheidscontour AFS-Schiphol is op 16 februari 2016 met een apart besluit vastgesteld. Dit is gebeurd op basis van artikel 14 van het Bevi, waarbij het college van gedeputeerde staten en het college van burgemeester en wethouders het bevoegd gezag zijn.

In dit bestemmingsplan wordt de gehele veiligheidscontour planologisch en juridisch verankerd.

Het bestemmingsplan doorloopt de procedure zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening. Het voorontwerpbestemmingsplan wordt ex art. 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) voor advies voorgelegd aan het Hoogheemraadschap van Rijnland, luchthaven Schiphol, Provincie Noord-Holland en de Veiligheidsregio Kennemerland. Binnengekomen reacties uit het wettelijk vooroverleg worden verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan.

Tijdens de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan kan een ieder schriftelijk of mondeling een zienswijze kenbaar maken. De eventuele wijzigingen die voortvloeien uit ingediende zienswijzen worden verwerkt in het vast te stellen bestemmingsplan.

Het vastgestelde bestemmingsplan wordt nogmaals ter inzage gelegd. Gedurende deze terinzagelegging kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Dit kan uitsluitend door belanghebbenden die ook een zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan hebben ingediend, of door een ieder voor zover het onderdelen betreft die door de gemeenteraad gewijzigd zijn vastgesteld.

1.6. Leeswijzer

Het tweede en derde hoofdstuk van deze toelichting geeft een beeld van de bestaande en toekomstige situatie in het plangebied. Het vierde hoofdstuk gaat in op de onderzoeksgegevens en beperkingen. In het hoofdstuk 5 komt de uitvoerbaarheid aan bod en in hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de juridische aspecten van dit bestemmingsplan.

HOOFDSTUK 2: Bestaande situatie

Binnen het bestemmingsplan Schiphol bevinden zich diverse risicobronnen. De in 2016 vastgestelde veiligheidscontour heeft echter alleen betrekking op de grondafhandeling (he tanken) van vliegtuigen en daaraan gerelateerde activiteiten. De veiligheidscontour omvat grofweg airside met daar waar noodzakelijk kleine delen van landside (zie onderstaande figuur). Specifiek gaat het om de activiteiten met Jet A1 (= vliegtuigbrandstof) van AFS. Binnen de veiligheidscontour vinden op hoofdlijnen de volgende risicovolle activiteiten plaats:

- opslag van Jet A1 in opslagtanks op de inrichting van AFS;
- vervoer van Jet A1 per tankauto;
- vervoer van Jet A1 per buisleiding;
- overslag van Jet A1 vanuit tankauto's in vliegtuigen en omgekeerd;
- overslag van Jet A1 vanuit hydrantdispensers (hydranten) in vliegtuigen.

Deze risicobronnen zijn verdeeld over het terrein van de luchthaven (airside) en hebben de in figuur 2 met rood weergegeven plaatsgebonden risicocontouren (in het bestemmingsplan te noemen veiligheidszones) tot gevolg.



Figuur 2. Plaatsgebonden risicocontouren AFS bij de pieren, vergund (bron: Risicoanalyse Aircraft Fuel Supply, AVIV, 2012)

HOOFDSTUK 3: NIEUWE SITUATIE

3.1. Nieuwe ontwikkelingen plangebied

De nieuwe situatie betreft het planologisch en juridisch vastleggen van de veiligheidscontour AFS-Schiphol (zie figuur 3). Hierdoor ontstaat een flexibeler systeem voor het kunnen wijzigen van de plaatsgebonden risicocontouren, zoals die nu met name rond de pieren als veiligheidszones zijn opgenomen in het bestemmingsplan Schiphol.

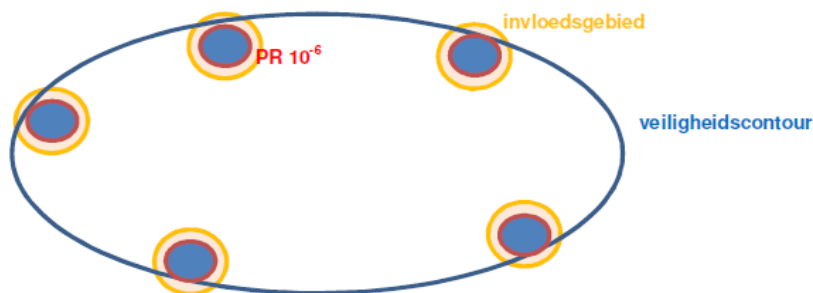


Figuur 3. De rood gearceerde risicocontouren (risicozones in het bestemmingsplan) zullen worden vervangen door de zwarte omhullende veiligheidscontour AFS-Schiphol. In het bestemmingsplan heet dit de veiligheidszone AFS-Schiphol.

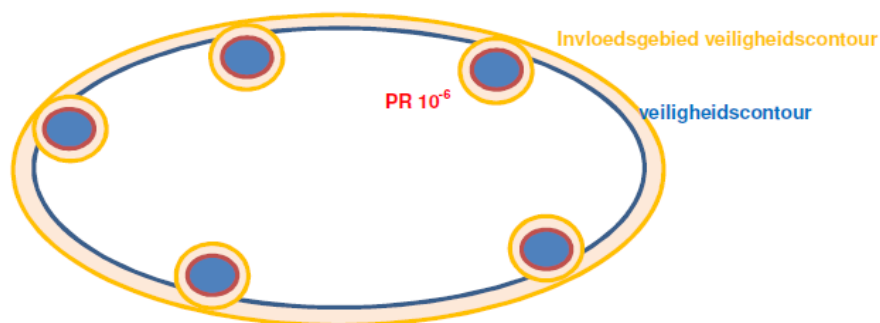
Vereenvoudigen mogelijkheden en wijzigingen van tanken vliegtuigen

Door het planologisch vastleggen in een bestemmingsplan van de veiligheidscontour AFS-Schiphol in de veiligheidszone AFS-Schiphol ontstaat een juridische basis om binnen kortere doorlooptijden het wijzigen van tanken van diverse soorten vliegtuigen binnen deze veiligheidszone AFS-Schiphol mogelijk te maken. Nu is voor elke tankplaats (met hydrantenpunten) een veiligheidszone (10^{-6} plaatsgebonden risicocontour) opgenomen, per pier is meestal sprake van clustering. Dat systeem wordt losgelaten en de afzonderlijke veiligheidszones worden vervangen door één omhullende veiligheidszone AFS-Schiphol. Binnen die zone bestaat "vrijheid" om de hydrantenpunten te verplaatsen. In het geval de plaatsgebonden risicocontour (10^{-6} contour) van zo'n punt buiten de veiligheidszone komt, bestaat de mogelijkheid om met een wijzigingsbevoegdheid de veiligheidszone aan te passen. Het gaat ook om de vrijheid te kunnen kiezen voor tankauto's of dispensers.

In de onderstaande figuren 4 en 5 is dit schematisch weergegeven. De rode cirkels geven de individuele plaatsgebonden risicocontouren weer van een hydrantdispenser. De gele cirkels geven het bijbehorende invloedsgebied weer. De veiligheidscontour o.g.v. het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen is zo vastgesteld dat alle individuele plaatsgebonden risicocontouren binnen de veiligheidscontour en daarmee in de veiligheidszone AFS-Schiphol passen en het invloedsgebied van de veiligheidscontour



Figuur 4. Toelichting invloedsgebied i.r.t. groepsrisico.



Figuur 5 Invloedsgebied van de veiligheidscontour.

niet over nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen valt. De enige uitzonderingen wat betreft het invloedsgebied van het groepsrisico zijn de A-pier en het Sierraplatform, omdat daar vliegtuigen getankt zullen moeten worden. Voor deze twee locatie valt het invloedsgebied van de veiligheidscontour over nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Verder is de veiligheidscontour zo veel mogelijk langs de bestaande risicocontouren getrokken. Dit betekent dat de 'extra' ruimte die de veiligheidscontour biedt ten opzichte van de huidige situatie relatief beperkt is. De veiligheidscontour en daarmee de veiligheidszone AFS-Schiphol biedt met name flexibiliteit voor de bedrijfsvoering, zonder een noemenswaardige toename van de risico's op het gebied van externe veiligheid.

Risicobronnen

De wijziging van het bestemmingsplan heeft vooral consequenties voor de risicobronnen die (in theorie) mogelijk zijn binnen de veiligheidszone AFS-Schiphol. Daarnaast heeft de wijziging consequenties voor de objecten die binnen het invloedsgebied van de veiligheidscontour komen te vallen en daarmee voor de omvang van het groepsrisico ten gevolge van de veiligheidscontour.

Voor risicobronnen buiten de veiligheidscontour en de veiligheidszone AFS-Schiphol moet per situatie een afweging worden gemaakt of een wijziging van de contour (vergroting, verkleining of verplaatsing) wordt geaccepteerd of niet. Daarbij wordt per situatie -bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheden in het bestemmingsplan- ook het groepsrisico afgewogen.

Veiligheidscontour AFS-Schiphol

De veiligheidscontour AFS-Schiphol geeft de grens aan tot waar de risicocontouren (PR10⁻⁶ per jaar) van risicovolle activiteiten van AFS mogen komen. Deze contour is in het bestemmingsplan opgenomen als de veiligheidszone AFS-Schiphol. Binnen de contour hoeft niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor het plaatsgebonden risico. Zo kan het bevoegd gezag ruimte reserveren voor de groei/veranderingen in de risicovolle activiteiten van de grondafhandeling van vliegtuigen.

Binnen de veiligheidscontour zijn alleen (beperkt) kwetsbare objecten toegestaan die een functionele binding hebben met de luchthavenactiviteiten. Onder luchthavenactiviteiten wordt op grond van het bestemmingsplan verstaan: *'Activiteiten ten dienste van de luchtvaart en de luchtverkeersveiligheid en de afhandeling van luchtreizigers en luchtvracht, alsmede voor de ontvangst van bezoekers, dan wel verband houdend met de luchthaven als vervoers- en distributiecentrum'*.

SRA (Security Restricted Area)

De SRA-grens (het gebied waar je zonder pasje of boardingpass niet kan komen) vormt de basis voor de veiligheidscontour van AFS-Schiphol. Deze SRA-grens ligt soms ruim buiten de huidige, vergunde PR 10⁻⁶ risicocontouren. Om te voorkomen dat het invloedsgebied van de veiligheidscontour onnodig over gebieden komt te liggen waar zich veel mensen kunnen bevinden, is aanvullend daarop 'maatwerk' toegepast. Dit maatwerk houdt in dat de veiligheidscontour lokaal wat meer naar binnen gelegd is, zodat het invloedsgebied maximaal tot de grens van het SRA-gebied komt. Dit betekent dat die betreffende locatie geen bijdrage zal leveren aan het groepsrisico van de veiligheidscontour en dat het groepsrisico zoveel mogelijk wordt beperkt.

Gevolgen voor andere Bevi-inrichtingen

In het bestemmingsplan wordt de veiligheidscontour opgenomen voor de grondaftandeling van vliegtuigen (o.a. tanken en 'defuelen' van vliegtuigen). Er wordt in het bestemmingsplan geen rekening gehouden met de risicocontouren van de bedrijven KLM en Schiphol Nederland B.V.

De in het bestemmingsplan Schiphol opgenomen contouren voor de Bevi-inrichtingen KLM en Schiphol Nederland B.V. blijven ongewijzigd.

HOOFDSTUK 4: ONDERZOEKEN EN BEPERKINGEN

4.1. Algemeen

Met betrekking tot de onderzoeken en beperkingen is in het bestemmingsplan “Schiphol” een uitgebreide beschrijving is gegeven van de relevante aspecten. De 1e herziening van het bestemmingsplan Schiphol legt de veiligheidszone AFS-Schiphol vast. Hiervoor is onderzoek uitgevoerd op het gebied van externe veiligheid. Daarom wordt in dit hoofdstuk alleen op dit aspect ingegaan.

4.2. Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving bij gebruik, opslag en vervoer - over weg, water en spoor en door buisleidingen - van gevaarlijke stoffen. Ook de risico's van het gebruik van luchthavens en de mogelijke aanwezigheid van explosieven vallen onder externe veiligheid.

4.2.1. Wet- en regelgeving en beleid

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid voor de omgeving van een inrichting met gevaarlijke stoffen en/of transport van gevaarlijke stoffen. Elk nieuw ruimtelijk plan moet volgens de Wet ruimtelijke ordening getoetst worden aan de normen voor plaatsgebonden risico en groepsrisico.

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen, zoals deze op dit moment luiden (Revi II) zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen vastgelegd. Denk hierbij aan risico's van onder andere tankstations met LPG, gevaarlijke stoffen (PGS-15)-opslagplaatsen en ammoniakkoelinstallaties. En er geldt regelgeving voor transport en buisleidingen.

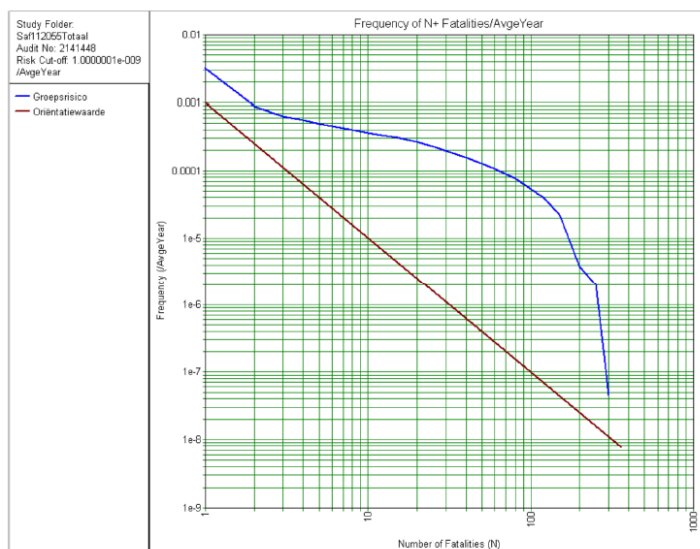
4.2.2. Onderzoek

Door de bureaus Royal HaskoningDHV en Kuiper & Burger is onderzoek uitgevoerd ten behoeve van het instellen van de veiligheidscontour van AFS-Schiphol en tevens voor de verantwoording van het groepsrisico, de ligging van de veiligheidscontour AFS-Schiphol, en is een actualisatie van de kwantitatieve risico analyse van het bedrijf AFS uitgevoerd.

Het onderzoek is gebundeld in het document 'Bouwstenen ten behoeve van de verantwoording van het groepsrisico en de ligging van de veiligheidscontour AFS-Schiphol' juni 2015). Deze is opgenomen als bijlage bij het bestemmingsplan.

Groepsrisico

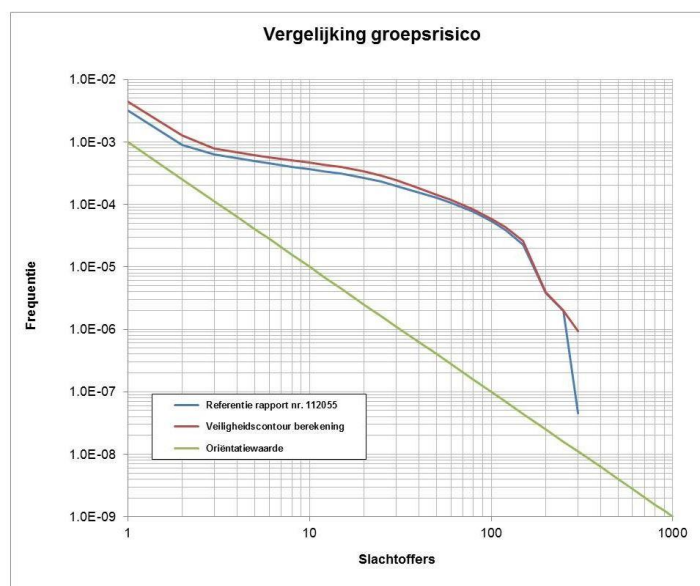
In onderstaande figuur 6 is de FN-curve voor het groepsrisico in de huidige situatie van AFS weergegeven. Bij de besluitvorming omtrent het groepsrisico (GR= de kans op een groep slachtoffers, zie ook bijlage 1) gaat het om de berekende kans op een ongeval met een groep slachtoffers en om de mogelijkheden om het groepsrisico zoveel mogelijk te beperken. Deze mogelijkheden liggen bij bronmaatregelen en bij mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid.



Figuur 4 FN-curve groepsrisico AFS huidige situatie (bron: Risicoanalyse Aircraft Fuel Supply, AVIV, 2012).

Toekomstige situatie met de veiligheidscontour

In figuur 7 is de FN-curve voor het groepsrisico in de huidige en toekomstige situatie van AFS van de veiligheidscontour weergegeven.



Figuur 7. Groepsrisico vergelijking met referentie

Hierop is te zien dat het maximum aantal slachtoffers gelijk blijft, maar dat de kans waarop enigszins toeneemt. De toename wordt o.a. veroorzaakt doordat uitgegaan is van een worst case situatie waarin in principe overal binnen de veiligheidscontour tankactiviteiten kunnen plaatsvinden. In de praktijk zal deze ruimte echter niet volledig worden gebruikt, omdat de maximale doorzet van Jet-A1 beperkt is via de vergunning van AFS. Daarnaast speelt een rol dat de veiligheidscontour op sommige plaatsen ten behoeve van de bedrijfsvoering wat verder over bebouwing ligt dan in de huidige situatie en dat rekening is gehouden met de uitbreidingen rondom de A- pier en het Sierra- platform.

Vergelijking huidige en toekomstige situatie

Uit de figuur 7 blijkt dat het groepsrisico in de toekomstige situatie enigszins toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. Dit is het gevolg van een plasbrand tijdens verlading op de B-pier. Het maximum aantal slachtoffers blijft gelijk, namelijk 300, maar de kans daarop neemt iets toe. Het verschil is met name het gevolg van de nieuwe activiteiten bij de A-pier en op het Sierra platform. Het huidige bestemmingsplan maakt realisatie van de A-pier en activiteiten op het Sierra platform al wel mogelijk, maar met de bijbehorende, benodigde uitbreiding van tankactiviteiten is in het huidige bestemmingsplan nog geen rekening gehouden. In het bestemmingsplan is destijds namelijk uitgegaan van de huidige kwantitatieve risicoanalyse van AFS waarin op deze plaatsen nog niet wordt getankt. Overigens blijft de maximale, vergunde doorzet van Jet-A1 door AFS voor Schiphol als geheel gelijk.

Personendichtheid in de toekomstige situatie

De personendichtheid binnen het invloedsgebied van AFS (tankdiensten) wordt met name bepaald door reizigers op de pieren. De personendichtheid binnen het invloedsgebied van de veiligheidscontour komt overeen met die in de huidige situatie, aangevuld met de personendichtheid in de gebieden die in het invloedsgebied van de veiligheidscontour komen te vallen. Voor de personendichtheid op de pieren is uitgegaan van de dichtheden in het rapport 'Risicoanalyse veiligheidscontour AFS-Schiphol, AVIV, april 2015'. Hierbij is rekening gehouden met de dichtheid die op basis van het bestemmingsplan verwacht kan worden binnen de vastgestelde veiligheidscontour.

Personendichtheid in invloedsgebied

In het invloedsgebied van de veiligheidscontour bevinden zich diverse typen objecten die allemaal vallen onder de definitie van luchthavenactiviteiten. Het gaat dan bijvoorbeeld om:

- Een cellenblok, waar personen maximaal zes uur verblijven, op de G-pier
- Horeca en winkeltjes op de pieren
- Hotel
- Bedrijfspannen
- Kantoren
- E.d.

Er is rekening gehouden met de reguliere, gemiddelde dichtheden. Op een enkele plek op het terrein worden incidenteel bijeenkomsten/feesten gehouden. Dit geldt bijvoorbeeld op Schiphol Oost voor de Dutch Dakota Association. Daar vindt eenmaal per jaar een drukbezochte bijeenkomst plaats.

In de personendichtheid is hiermee geen rekening gehouden. In de voorbereiding van de rampenbestrijding wordt hiermee wel rekening gehouden.

Verder bevinden zich op Schiphol Centrum twee kinderdagverblijven. Deze kinderdagverblijven liggen buiten de veiligheidscontour en buiten het invloedsgebied van de veiligheidscontour. In beginsel laat het bestemmingsplan (nieuwbouw) van een kinderdagverblijf binnen de veiligheidscontour toe. Aangezien het Besluit externe veiligheid inrichtingen kinderdagverblijven expliciet uitsluit binnen een veiligheidscontour mag echter geen vergunning worden verleend. Realisatie van een kinderdagverblijf binnen de veiligheidscontour is daarom uitgesloten.

Advies Veiligheidsregio Kennemerland over veiligheidscontour

De Veiligheidsregio Kennemerland heeft over het groepsrisico in relatie tot de veiligheidscontour in een advies (zie rapport 'Bouwstenen ten behoeve van de verantwoording van het groepsrisico en de ligging van de veiligheidscontour AFS-Schiphol', bijlage 5) het volgende aangegeven:

“De veiligheidsregio constateert dat het maximum aantal slachtoffers dat kan vallen als gevolg van de veiligheidscontour niet toeneemt, dat de wijze van inzet van de hulpdiensten (Schipholbrandweer) ongewijzigd blijft ten opzichte van de huidige situatie en dat de omstandigheden om het incidentgebied te ontvluchten optimaal zijn.”

4.2.3. Conclusie

Als gevolg van de veiligheidscontour AFS-Schiphol verandert het groepsrisico ten gevolge van tankactiviteiten enigszins ten opzichte van de huidige situatie. Het maximum aantal slachtoffers dat kan vallen, blijft gelijk. Dit is het gevolg van een plasbrand tijdens verlading op de B-pier. De kans op een ongeval neemt enigszins toe als gevolg van de (extra) tankactiviteiten vanwege nieuwe ontwikkelingen, zoals bij de nieuwe A-pier. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan Schiphol is destijds wel rekening gehouden met de ontwikkeling van de pieren, maar is nog geen rekening gehouden met de risico's die de bijbehorende tankactiviteiten met zich meebrengen. Dit verklaart het verschil.

De Veiligheidsregio Kennemerland geeft in haar advies aan dat de wijze van inzet van hulpdiensten ongewijzigd blijft ten opzichte van de huidige situatie en dat de omstandigheden om het incidentengebied te ontvluchten optimaal zijn.

4.3. Waterparagraaf

Naar aanleiding van de reactie van het Hoogheemraadschap Rijnland merken wij op dat watergangen, keringen, waterkerende constructies of andere werken die benodigd zijn voor het in stand houden van watersysteem (zoals stuwen en gemalen) geen (beperkt) kwetsbare objecten zijn, zoals het Hoogheemraadschap zelf ook stelt.

Vanuit externe veiligheid zijn deze objecten gedefinieerd als objecten die we moeten beschermen tegen de dodelijke gevolgen van een ongeval. We zien dat ook terug in het onderscheid tussen beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten: hoe meer mensen er aanwezig zullen zijn, hoe hoger het beschermingsniveau (dan wordt het een grenswaarde in plaats van richtwaarde voor PR 10-6).

De waterkundige installaties zijn wel als kwetsbaar te beschouwen in de zin van “belangrijk”, maar dat is niet het soort kwetsbaarheid waar externe veiligheid over gaat. Die kijkt naar de kwetsbaarheid van mensen en de kans dat ze dood gaan als gevolg van een incident met een risicobron.

HOOFDSTUK 5: UITVOERBAARHEID

5.1. Financiële uitvoerbaarheid

De Wet ruimtelijke ordening stelt verplicht dat de gemeenteraad tegelijk met de vaststelling van een bestemmingsplan een besluit neemt over het verhalen van kosten die verband houden met het bestemmingsplan. In de wet staat ook welke kosten in het kader van grondexploitatie kunnen worden verhaald.

Artikel 6.12 lid 1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Voor dit plangebied geldt dat het bestemmingsplan geen aangewezen bouwplan mogelijk maakt, zodat geen exploitatieplan hoeft te worden vastgesteld. Het bestemmingsplan is financieel uitvoerbaar.

5.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan wordt getoetst aan het vooroverleg met de reguliere overlegpartners en een zienswijzenperiode voor reacties van bewoners en andere belanghebbenden. De reacties uit zowel het vooroverleg als de zienswijzenperiode worden voorzien van een beantwoording verwerkt in het bestemmingsplan.

5.2.1. Resultaten wettelijk vooroverleg

Een voorontwerpbestemmingsplan wordt in het kader van het wettelijk verplichte vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening voorgelegd aan de rijksoverheid, de provincie en het waterschap. Niet in alle gevallen is het echter nodig een voorontwerpbestemmingsplan voor te leggen aan provincie en rijk. Alleen als er rijks- of provinciale belangen in het geding zijn, is vooroverleg nodig.

Het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat de gemeente overlegt met alle betrokken overheden en partijen. Daarbij is het waterschap expliciet genoemd. Het bestemmingsplan wordt in het kader van het wettelijk verplichte vooroverleg voorgelegd aan de volgende instanties en diensten:

1. Hoogheemraadschap van Rijnland
2. Schiphol
3. Provincie Noord-Holland
4. Veiligheidsregio Kennemerland

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft voor de Veiligheidsregio Kennemerland, de provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap van Rijnland geen aanleiding gegeven tot het maken van opmerkingen.

De provincie Noord-Holland had nog wel een vraag over de verschillende redactie van de regels over de wijzigingsbevoegdheid. In enkele artikelen volstaat consultatie van de Veiligheidsregio Kennemerland, in een ander artikel is aansluiting gezocht bij het besluit inzake de veiligheidscontour.

Een en ander is juist, omdat het een ziet op wijzigingen van de buitenste contour ex artikel 14 Besluit externe veiligheid inrichtingen, terwijl de ander ziet op wijzigingen daarbinnen.

Het Hoogheemraadschap wijst er op dat zij er van uitgaat dat watergangen, keringen, waterkerende constructies of andere werken die benodigd zijn voor het in stand houden van het watersysteem (zoals stuwen en gemalen) niet als (beperkt) kwetsbaar object worden gezien. Installaties, leidingen en gemalen ten behoeve van het transport en de zuivering van afvalwater zouden ook niet onder dit begrip vallen. In dit geval zijn er geen waterstaatkundige aspecten waarmee rekening behoeft te worden gehouden.

Het Hoofdheemraadschap geeft hierbij aan dat zij onvoldoende deskundigheid heeft met betrekking tot het Besluit externe veiligheid inrichtingen en nodigt uit tot nadere uitleg in een waterparagraaf van het bestemmingsplan.

Naar onze mening zijn het geen (beperkt) kwetsbare objecten, zoals het Hoogheemraadschap zelf ook stelt.

Vanuit externe veiligheid zijn deze objecten gedefinieerd als objecten die we moeten beschermen tegen de dodelijke gevolgen van een ongeval. Je ziet dat ook terug in het onderscheid tussen beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten: hoe meer mensen er aanwezig zullen zijn, hoe hoger het beschermingsniveau (dan wordt het een grenswaarde in plaats van richtwaarde voor PR 10-6).

De waterkundige installaties zijn misschien wel als kwetsbaar te beschouwen in de zin van “belangrijk”, maar dat is niet het soort kwetsbaarheid waar externe veiligheid over gaat. Die kijkt naar de kwetsbaarheid van mensen en de kans dat ze dood gaan als gevolg van een incident met een risicobron.

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft voor de luchthaven Schiphol (gezamenlijke adviezen van of namens Aircraft Fuel Supply, Royal HaskoningDHV en Burger & Kuipers) aanleiding gegeven tot met name enkele redactionele opmerkingen over de plantoelichting. Daarnaast is een juist figuur bij het kopje ‘Toekomstige situatie met de veiligheidscontour’ aangereikt (plantoelichting blz. 10).

Deze opmerkingen zijn door ons overgenomen in de tekst van de plantoelichting.

Het voorontwerpbestemmingsplan hebben wij eveneens aan het team Vergunningen, de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied toegezonden.

Van die zijde hebben wij geen opmerkingen ontvangen.

Samengevat hebben wij hiermee een paar vragen van onze overlegpartners beantwoord en zijn de redactionele verbeteringen van de plantoelichting aangebracht.

HOOFDSTUK 6: JURIDISCHE ASPECTEN

6.1. Opzet regels en verbeelding

De regels en de verbeelding vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. De toelichting is niet juridisch bindend, maar kan wel gebruikt worden als nadere uitleg bij de regels.

De regels zijn onderverdeeld in drie hoofdstukken:

- De 'Inleidende bepalingen', bestaande uit een begrippenlijst.
- De 'Algemene regels' die betrekking hebben op de aanpassingen van de bestemmingen die in het plangebied voorkomen.
- De slotregel die aangeeft onder welke naam het bestemmingsplan moet worden aangehaald.

Omdat met dit bestemmingsplan Schiphol 1^e herziening verschillende planologische kaders op specifieke onderdelen worden herzien, wijkt de opzet van de regels af van de standaard opzet voor bestemmingsplannen.

6.2. Inleidende regels

Het eerste hoofdstuk bevat inleidende bepalingen. In artikel 1 is een aantal in de regels gehanteerde begrippen gedefinieerd.

6.3. Bestemmingsregels

Algemene regels

In dit hoofdstuk zijn de aanpassingen van de geldende bestemmingsplannen beschreven. In artikel 2 is aangegeven welke bestemmingsplannen deels worden herzien. In artikel 3 worden de wijzigingen per bestemmingsplan aangegeven.

Meer specifiek kan over de aanpassingen het volgende worden opgemerkt.

De veiligheidszone AFS-Schiphol zal in ieder geval zijn gelegen op gronden die in het bestemmingsplan Schiphol de bestemmingen 'Verkeer-luchtverkeer 1 (V-LV1)', 'Verkeer-luchtverkeer (V-LV2)' en 'Verkeer-luchtverkeer 3 (V-LV3)' hebben. In artikel 20.1 (V-LV1) dient derhalve een bepaling te worden opgenomen inhoudende, dat deze gronden (onder meer) bestemd zijn voor bestaande Bevi-inrichtingen ter plaatse van en voor zover passend binnen de aanduiding 'veiligheidszone-Bevi'.

De gronden met de bestemmingen V-LV2 en V-LV3 zijn ingevolge de artikelen 21 en 22 sub b van het plan Schiphol thans (reeds) onder meer bestemd voor bestaande Bevi-inrichtingen ter plaatse van en voor zover passend binnen de aanduiding 'veiligheidszone - bevi'. Dat wordt gewijzigd in 'voor zover passend binnen de aanduiding 'veiligheidszone-Bevi'.

Artikel 39.3 van de planregels van het plan Schiphol voorziet reeds in een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van het wijzigen van de aanduiding

‘veiligheidszones’ (bevi, lpg en propaan); deze is echter beperkt tot verkleining en opheffing van de zone. In het voorgestelde nieuwe artikel 39.3 is de redactie gewijzigd ten einde de veiligheidszone ook te kunnen vergroten.

In artikel 40.3 (wijzigingsbevoegdheid voor de ‘veiligheidszone-munitie A,B,C’) is de omschrijving iets aangepast en bovendien thans de voorwaarde gesteld dat van de wijzigingsbevoegdheid uitsluitend gebruik gemaakt mag worden na ingewonnen advies van de Veiligheidsregio Kennemerland.

Met het nieuwe artikel 39.a voor het bestemmingsplan Schiphol is de veiligheidscontour door middel van de veiligheidszone AFS-Schiphol vastgelegd.

6.4. Slotregel

Slotregel

In de slotregel wordt aangegeven op welke wijze de regels van het bestemmingsplan kunnen worden aangehaald.