

Bestemmingsplan

Schiphol Sloterweg Koetsierstraat



gemeente
Haarlemmermeer

INHOUD

Deel 1: toelichting

- 1 INLEIDING
 - 1.1 Aanleiding
 - 1.2 Aard en doel
 - 1.3 Geldende regelingen
 - 1.4 Leeswijzer
- 2 BESTAANDE SITUATIE
 - 2.1 Begrenzing plangebied
 - 2.2 Ruimtelijke structuur
 - 2.3 Functionele structuur
- 3 BELEID EN REGELGEVING
 - 3.1 Rijksbeleid en Europese richtlijnen
 - 3.2 Provinciaal en regionaal beleid
 - 3.3 Gemeentelijk beleid
- 4 ONDERZOEK EN BEPERKINGEN
 - 4.1 Bodem
 - 4.2 Cultuurhistorie en archeologie
 - 4.3 Water
 - 4.4 Flora en fauna
 - 4.5 Luchthavenindelingbesluit
 - 4.6 Bedrijven en milieuzoneringen
 - 4.7 Externe veiligheid
 - 4.8 Explosieven
 - 4.9 Geluid
 - 4.10 Luchtkwaliteit
 - 4.11 Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties
- 5 PLANBESCHRIJVING
 - 5.1 Programma Justitieel Complex
 - 5.2 Ruimtelijke visie
 - 5.3 Verkeer
- 6 UITVOERBAARHEID
 - 6.1 Exploitatie
 - 6.2 Procedure Wet op de Ruimtelijke Ordening
- 7 JURIDISCHE ASPECTEN
 - 7.1 Algemeen
 - 7.2 Opzet regels en plankaart
 - 7.3 Inleidende regels

- 7.4. Bestemmingsregels
- 7.4.1 Bestemmingen
- 7.4.2 Dubbelbestemmingen
- 7.5 Algemene regels
- 7.6 Overgangs- en slotregels
- 7.6.1 Overgangsrecht
- 7.6.2 Slotregel
- 7.7 Handhaafbaarheid

REGELS

BIJLAGEN

separaat

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 19 april 2006 is naar aanleiding van de brand in het cellencomplex een convenant ondertekend tussen de Gemeente Haarlemmermeer en het Rijk. Hierin zijn onder andere afspraken gemaakt over het voortgezet gebruik van de locatie op Schiphol Oost aan ten Pol 64 en het verplaatsen van de bestaande voorziening naar een locatie aan de Sloteweg. Het gebruik van de locatie aan Ten Pol 64 loopt tot uiterlijk 1 januari 2013.

1.2 Aard en doel

Het voorliggende bestemmingsplan Schiphol Sloteweg Koetsierstraat biedt de juridische basis voor realisatie van een nieuwe Justitieel Complex aan de Sloteweg. In de nabijheid van het te realiseren Justitieel Complex ligt een brandweeroefencentrum. Met de komst van het Justitieel Complex worden in het kader van de externe veiligheid maatregelen getroffen zodanig dat het justitieel Complex buiten de invloedsfeer van het brandweeroefencentrum blijft. Het voorliggende plan is ook de juridische basis voor het uitvoeren van de aanpassingen aan het brandweeroefencentrum.

1.3 Vigerende plannen

Het plangebied voor Schiphol Sloteweg Koetsierstraat valt in het bestemmingsplan Schiphol-West en omgeving. Dit plan is vastgesteld op 19 februari 1998 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten Noord-Holland op 7 juli 1998. Schiphol-Noordwest heeft als bestemming uit te werken Luchtvaartdoel-einden II (secundaire luchthavenfuncties). Deze bestemming is voor wat het plangebied betreft gedeeltematig uitgewerkt in de uitwerkingsplannen Schiphol Noord West 1^e uitwerking en Schiphol Noord West 2^e, brandweeroefenterrein uitwerking met een bestemming voor luchtvaartgebonden functies.

Het bestemmingsplan Schiphol West en omgeving is later aangevuld met het Paraplubestemmingsplan Luchthavenindeling (2003). Dit plan heeft tot doel de beperkingen van het Luchthavenindelingsbesluit vast te leggen in vigerende bestemmingsplannen.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van deze toelichting beschrijft de bestaande situatie van het plangebied. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de algemene beleidsuitgangspunten van Rijk, Provincie en Gemeente. In hoofdstuk 4 worden alle onderzoeken en beperkingen beschreven (water, luchtkwaliteit, externe veiligheid e.d.) Hoofdstuk 5 geeft het stedenbouwkundig en programmatisch plan weer. In hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid van het plan en het laatste hoofdstuk beschrijft de juridische opzet. Achterin dit planboek zijn de regels en de plankaart opgenomen. Zij vormen samen het juridisch bindende deel van dit plan.

2 Bestaande situatie

2.1 Begrenzing plangebied

Het plangebied omvat twee kavels gelegen aan de Sloteweg. Het betreft enerzijds het kavel waarop een nieuw Justitieel Complex zal worden gebouwd. Deze kavel kent thans nog een agrarisch gebruik en anderzijds de kavel waarop het complex van het Brandweeroefencentrum aanwezig is. Dit complex maakt deel uit van het plangebied omdat in verband met de realisatie van het Justitieel Complex maatregelen aan de Broef moeten worden getroffen.

2.2 Ruimtelijke structuur

Schiphol is binnen de ruimtelijke structuur van de Haarlemmermeerpolder altijd al een soort van enclave geweest. Niet alleen de specifieke functie en opzet heeft hieraan ten grondslag gelegen, maar ook het feit dat de ontwikkeling jarenlang door de luchthaven zelf en de Rijksoverheid is opgezet. De ruimtelijke structuur van Schiphol is bepaald door eisen die vanuit de techniek van de luchtvaart zijn gesteld en trekt zich niets aan van de onderliggende landschappelijke structuur van de polder. Schiphol heeft een volledig zelfstandig en 'kunstmatig' landschap.

Binnen Schiphol zijn verschillende deelgebieden te onderscheiden. De voorgenomen vestiging van het nieuwe justitieel complex is voorzien in het nog in te richten gebied Schiphol Noord West.

Het plangebied zelf is gelegen aan de Sloteweg, een oude ontginningsas van de Haarlemmermeerpolder. De ruimtelijke opbouw bestaat oorspronkelijk uit grote, langgerekte kavels (200 x 1000m) met boerderijen langs de Sloteweg. In de loop der tijd is dit patroon doorsneden door landingsbanen, wegen en gebouwen van de luchthaven Schiphol en door de rijksweg A4.

De situatie anno 2008 is dat het plangebied ligt in de oksel van twee landingsbanen (de Buitenvelterbaan en de Zwanenburgbaan) en de A4. De Sloteweg is geen doorgaande lijn meer van Badhoevedorp naar Buitenkaag, maar loopt dood op het brandweeroefencentrum. De ruimtelijke opbouw volgt grotendeels de agrarische verkaveling, langs de randen van de A4 en de landingbanen wordt van deze opzet afgeweken. .

2.3 Functionele structuur

Binnen het plangebied is als bedrijf reeds aanwezig een brandweeroefencentrum. Buiten het plangebied zijn in de directe nabijheid van het plangebied nog aanwezig bedrijfsfuncties in de vorm van de sneeuwvloot, brandweer Post Sloten en het in aanbouw zijnde kantoorpand voor de Koninklijke Marechaussee.

De Sloteweg vormt de bestaande ontsluiting van het plangebied voor zowel autoverkeer als langzaamverkeer. Het stuk Sloteweg tussen het viaduct en de marechausseekazerne is aan het openbare wegennet onttrokken.

3 Beleid

3.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

Het kabinet heeft op 23 april 2004 deel 3, het kabinetsstandpunt, van de Nota Ruimte vastgesteld. De Nota Ruimte legt de principes voor de ruimtelijke inrichting van Nederland vast. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven. In de Nota Ruimte gaat het daarbij om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030.

Het hoofddoel van de Nota Ruimte en het kabinetsbeleid is het versterken van de concurrentiepositie van Nederland in internationaal verband. In de Nota is aangegeven dat de haperende economie van Nederland en de steeds grotere internationale concurrentie, het belangrijk maakt de economische kracht en de concurrentiepositie van Nederland te versterken. Deze hoofddoelstelling is vooral vertaald in het faciliteren en het stimuleren van de economisch grootschalige gebieden/hotspots waaronder de luchthaven Schiphol. De hierbij behorende inzet is een zo groot mogelijke ontwikkelingsruimte voor het luchthavencomplex door vrijwaring van het gebied rondom de luchthaven van nieuwe verstedelijking.

Schiphol in de Nota Ruimte

Het rijk houdt vast aan het uitgangspunt dat Schiphol zich tot 2030 op de huidige locatie verder moet kunnen ontwikkelen. Het beleid is gericht op een blijvende bijdrage van de luchthaven aan de internationale concurrentiepositie van de Randstad.

Voor het beleid inzake de vestiging van bedrijven en kantoren in de directe nabijheid van de luchthaven geldt het criterium van gerelateerdheid aan de luchthaven.

Het kabinet vindt het belangrijk dat bij de inrichting van de Noordvleugel van de Randstad voor andere ruimte vragende functies [woningbouw, recreatiegebieden, wateropvang, etc.] voldoende ruimte wordt gelaten voor de verdere ontwikkeling van de mainport Schiphol. Dit heeft als consequentie dat het kabinet vindt dat woningbouw in de omgeving van de luchthaven, op plaatsen waar dit uit een oogpunt van geluid en veiligheid niet wenselijk is, moet worden vermeden.

3.2 Provinciaal beleid

Streekplan Noord-Holland Zuid (per 1-07-2008 structuurvisie)

De provincie heeft in februari 2003 het nieuwe streekplan Noord-Holland Zuid vastgesteld. Hierin zijn ook ruimtelijke uitgangspunten en voorwaarden voor de luchthaven vastgelegd. Met de wijziging van de Wet op de Ruimtelijke ordening per 1 juli 2008 heeft het streekplan de wettelijke status van structuurvisie gekregen.

De provincie wil met dit streekplan het gebied versterken als leefbare en economische motor van het land. Economie gaat daarbij onlosmakelijk hand in hand met een goede leefbaarheid, bereikbaarheid en waterhuishouding. Men wil het ruimtegebruik beperken en, waar mogelijk, verdichten door dubbel grondgebruik, transformatie en herstructurering.

Op de Streekplankaart is Schiphol aangeduid als 'luchthavengebied Schiphol' en centrum is met een rode ster aangeduid als (inter)nationaal knooppunt.

De provincie stelt in het streekplan dat de verdere groei van Schiphol allereerst gevonden moet worden door optimalisering van het vijfbanenstelsel: het maximaal benutten van de capaciteit van het banenstelsel binnen de geldende milieu-, veiligheids- en luchtvaarttechnische normen en binnen ruimtelijke randvoorwaarden.

Verdere optimalisatie moet volgens de provincie plaatsvinden binnen het in het LIB vastgelegde beperkingengebied. De provincie heeft het beperkingengebied, inclusief alle daarmee verbandhoudende restricties in het streekplan vastgelegd.

Het streekplan voorziet in:

1. het vastleggen van het luchthavengebied;
2. het vastleggen van het beperkingengebied inclusief alle daarmee verband houdende ruimtelijke restricties;
3. het handhaven van deze gebieden door beoordeling van de betreffende bestemmingsplannen.

Voor de periode na het bereiken van de (milieu)grenzen van optimalisatie van het vijfbanenstelsel (de lange termijn, na circa 2010) wil de provincie een verdere beheerste groei van de luchthaven binnen milieu- en veiligheidsnormen, zoals vastgelegd in de Wijziging Wet Luchtvaart, ruimtelijk niet onmogelijk maken.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Toekomstvisie Haarlemmermeer 2015

In december 1997 is de Toekomstvisie Haarlemmermeer 2015 vastgesteld, waarin op hoofdlijnen de meest wenselijke toekomstige ontwikkeling is geformuleerd. Ook is ze gericht op een maximale differentiatie van dorpse, suburbane en stedelijke milieus. Het resultaat is in 2015: een gemeente met een herkenbaar en eigen gezicht, waarin iedereen goed kan wonen, werken en recreëren. Dat betekent verdere economische groei, voldoende en gevarieerde woningen en voorzieningen, verbetering van het openbaar vervoer en behoud en versterking van natuur- en recreatiewaarden. Dat alles binnen een evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente.

3.3.2 Op weg naar een duurzaam evenwicht in 2030

Het algemene milieubeleid is specifiek ingevuld in de gemeentelijke milieubeleidsvisie uit april 2004. De milieu-inspanningen concentreren zich op drie hoofdonderwerpen:

- Ontwikkeling: maatregelen bij ruimtelijke ontwikkelingen die vooral de milieudruk beogen te verminderen (bijvoorbeeld grondstoffen besparing, beperken wateroverlast, gezond bouwen, enzovoorts);
- Beheer: milieu-inspanningen die de leefomgeving beogen te verbeteren (vermindering afval, garanderen veiligheid en luchtkwaliteit, enzovoorts);
- Klimaatbeleid: alle activiteiten die ervoor moeten zorgen dat er minder CO₂ de lucht in gaat om zo het broeikaseffect verminderen (windmolens realiseren, energiebesparing, enzovoorts).

Eén van de speerpunten is dat ruimtelijke ontwikkelingsprojecten duurzaam worden ontwikkeld volgens het ambitieniveau uit de daarvoor ontwikkelde beleidskaders.

4 Onderzoek

4.1 Bodem

4.1.1 Wet- & regelgeving en beleid

Het bodembeleid onderscheidt drie soorten grond en bodem met ieder hun eigen beleid en wet- en regelgeving:

- Sterk verontreinigde grond (boven interventiewaarden);
- Licht verontreinigde grond (boven streefwaarden, na 1 juli 2008 AW2000-waarden);
- Schone bodems (beneden streefwaarden).

Sinds 1 januari 2008 voor het 'natte deel' (lees: waterbodems en uiterwaarden) en vanaf 1 juli 2008 voor het 'droge deel' (lees: landbodems) is het Besluit bodemkwaliteit van kracht dat voor het onderdeel grond en bagger het BsB vervangt. Het Besluit bodemkwaliteit hanteert voor het toepassen van grond en bagger, een toets op de ontvangende bodem en aan de gebruiksfunctie. Tevens gaat het besluit meer mogelijkheden bieden voor grondverzet.

4.1.2 Historisch Bodemonderzoek

Door Tauw is een historisch bodemonderzoek verricht. Het plangebied is niet gelegen in een waterwin- gebied c.q. beschermingsgebied van een drinkwateropstation.

Bodemsamenstelling

De deklaag bestaat uit voornamelijk klei en veen met inschakeling van slibhoudend fijn zand. De dikte van de deklaag varieert in de Haarlemmermeerpolder van circa 12 tot 15 meter aan de oostelijke zijde van de luchthaven (nabij de ringvaart) en neemt in westelijke richting af tot circa 7 à 9 meter ter plaatse van het centrale deel. Verder in westelijke richting neemt de dikte van de deklaag weer toe tot circa 10 à 13 meter.

Het eerste en tweede watervoerend pakket bestaat uit fijn tot grof zand met plaatselijk klei(laagjes). Ter plaatse van Schiphol ontbreekt een eerste scheidende laag. De dikte van het eerste en tweede watervoerend pakket is gemiddeld circa 60 meter. De tweede scheidende laag bestaat uit klei en leem en is noordelijk van de luchthavengebouwen niet aanwezig. Het eerste en tweede watervoerend pakket vormt hier samen met het derde en vierde watervoerend pakket één geheel.

Het derde watervoerend pakket bestaat uit voornamelijk matig fijn tot uiterst grof zand. Het onderliggende vierde watervoerend pakket is afwisselend fijn zandig (slib houdend) tot kleiig.

Uit het uitgevoerde nader bodemonderzoek blijkt dat op het perceel 'Sloterweg 499' werd in de bodem zandige, siltige en humeuze klei aangetroffen. Tot een diepte van circa. 1,3 m - mv. bevat de grond overwegend siltige en zandige klei. Tussen 1,3 m - 3,0m -mv. bestaat de grond voornamelijk uit siltig zand.

Beoordeling bodemkwaliteit plangebied

De onderzoekslocatie heeft een oppervlakte van circa 6.000 m² De onderzoekslocatie is bebouwd geweest met diverse opstallen, bestaande uit een woonhuis met aangebouwde schuur (gesloopt begin 2003), een loods (gesloopt medio 2006) en een kleine werktuigenloods (gesloopt begin 2003). De aangebouwde schuur, de loods en de kleine werktuigenloods bestonden uit asbesthoudende golfplaten en aan de achterzijde van de loods hebben asbesthoudende golfplaten opgeslagen gelegen. Tevens bevond zich een bovengrondse dieselolietank met de inhoud van circa 10 m³ op het perceel. Het overige deel van het perceel bestond uit een erf en grasland.

Het erf was grotendeels verhard met beton waaronder zich nog het oorspronkelijk erf met zand- en puinverhardingen. Een deel van het terrein was verhard met betondelen van een voormalige spoorwegtunnel.

Op de locatie is in het verleden (tussen 1967 en 1977) een mestopslag aanwezig geweest.

Op de locatie is in het verleden ook een ondergrondse tank voor huisbrandolie aanwezig geweest die in 2003 is gesaneerd.

Voor de onderzoekslocatie zijn reeds verschillende bodemonderzoeken gedaan en ten behoeve van de bodemsanering van de verontreinigingen is een saneringsplan opgesteld en uitgevoerd.

Door Tauw is nader onderzoek verricht om de aard en omvang vast te stellen van de in de voorgaande bodemonderzoeken aangetoonde verontreiniging door minerale olie, nabij de voormalige werktuigenloods. In de boringen ter plaatse van de olieverontreiniging zijn lokaal puinfracties en puinhoudende lagen aangetroffen.

De oppervlakte van de minerale olie verontreinigde grond boven de toegestane waarden. Ook de oppervlakte van de met minerale olie verontreinigd grondwater is boven de toegestane waarden.

Op basis van overschrijding van het volumecriterium van 25 m³ boven de interventiewaarde is voor minerale olie in de grond sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Op basis van het resultaat van de uitgevoerde risicobeoordeling (SUS model) is gebleken dat de sanering niet urgent is.

Er is een verkennend onderzoek gedaan naar asbest in de bodem ter plaatse van de voormalige werktuigenloods.

Op het maaiveld zijn geen asbestverdachte materialen aangetroffen. Op basis van de onderzoeksresultaten is geconcludeerd dat in de actuele contactzone en/of de ondergrond ter plaatse van de olieverontreiniging asbest aanwezig is. Derhalve is een nader asbestonderzoek uitgevoerd.

Het doel van het asbestonderzoek was om vast te stellen of het te verwijderen puin van de locatie verontreinigd is met asbest. Op basis van de onderzoeksresultaten blijkt dat één ruimtelijke eenheid de interventiewaarde voor asbest overschrijdt. Er is hier aanvullend nader asbestonderzoek geadviseerd. Uit de conclusie van het onderzoek blijkt dat de interventiewaarde voor asbest wordt overschreden. Er bestaat derhalve een saneringsnoodzaak.

Op basis van de bodemonderzoeken is een saneringsplan opgesteld voor de sanering van de verontreinigingen aan minerale olie in grond en grondwater en aan asbest in de grond. Doel van de sanering is het verwijderen van de verontreinigingen op het perceel tot streefwaardenniveau of tot voor de omgeving gebruikelijke achtergrondwaarden. De provincie Noord-Holland heeft op 12 februari 2007 een beschikking op het saneringsplan afgegeven.

Uit de conclusies van deze onderzoeken blijkt dat zowel de grond als het grondwater geen of licht verhoogde gehalten bevatten met uitzondering van het onderzoek ter plaatse van de olielekage (lit 11). Hier zijn in de grond destijds door een calamiteit matig verhoogde gehalten (> T-waarde) aan minerale olie gemeten. In het grondwater zijn geen verhoogde concentraties gemeten. De omvang werd geschat op 10-15 m³ bodemvolume. Op basis van de zorgplicht uit de Wet bodembescherming is destijds aanbevolen om de verontreinigde grond te ontgraven.

4.1.3 Conclusie

Uit het door Tauw verrichte bodemonderzoek is gebleken dat enkel in het noordoostelijke deel van de onderzoekslocatie in het verleden bodemonderzoek is uitgevoerd. Uit het uitgevoerde vooronderzoek blijkt dat op deze locatie verhoogde gehalten aan minerale olie en asbest in de grond aanwezig zijn. De

provincie Noord-Holland heeft op 12 februari 2007 een beschikking op het saneringsplan afgegeven. Voordat met de herontwikkeling van de locatie kan worden gestart dient deze sanering te worden uitgevoerd. Sanering van de bodem gelijktijdig met de ontwikkeling van de locatie is ook mogelijk.

Op het overige deel van de onderzoekslocatie evenals ter plaatse van de aanwezige watergangen is tot op heden geen bodemonderzoek verricht. Ten behoeve van de aanvraag van de bouwvergunning en/of voor eventueel noodzakelijk grondverzet zal noodzakelijk bodemonderzoek worden uitgevoerd.

4.2 Cultuurhistorie en archeologie

4.2.1 Wet- & regelgeving en beleid

Het Verdrag van Malta regelt de omgang met het Europees archeologisch erfgoed. Nederland heeft dit verdrag in 1992 ondertekend. Aanleiding voor dit verdrag was dat het Europese archeologische erfgoed in toenemende mate bedreigd werd. Niet alleen door natuurlijke processen of ondeskundig gebruik van het bodemarchief, maar ook door ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening.

Op 1 september 2007 is de wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: 'de veroorzaker betaalt'.

In het proces van ruimtelijke ordening moet tijdig rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op die manier komt er ruimte voor de overweging van archeologievriendelijke alternatieven.

Rijk, provincies en gemeenten (laten) bepalen welke archeologische waarden bedreigd worden bij ruimtelijke ordeningsplannen.

Het archeologisch bodemarchief is de grootste bron voor de geschiedenis van Nederland. Het belangrijkste doel van de wet is het behoud van dit erfgoed in situ (ter plekke), omdat de bodem de beste garantie biedt voor een goede conservering van de archeologische waarden.

Het is verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op die manier komt er ruimte voor de overweging van archeologievriendelijke alternatieven.

Rijk, provincies en gemeenten (laten) bepalen welke archeologische waarden bedreigd worden bij ruimtelijke ordeningsplannen. Tijdens de voorbereiding van deze plannen is (vroeg)tijdig archeologisch (voor)onderzoek belangrijk. De keuze voor een andere bouwlocatie voorkomt de versterking van belangrijke bodemvondsten. Als dit geen optie is, bestaat de mogelijkheid om binnen de bouwlocatie zelf naar een archeologievriendelijke aanpak te streven. In het uiterste geval wordt een archeologische opgraving uitgevoerd.

4.2.2 Inventarisatie

De Archeologische monumentenkaart (AMK) bevat een overzicht van belangrijke archeologische terrein in Nederland. In het plangebied en de directe omgeving ervan zijn geen AMK-terreinen geregistreerd.

In Archis2 van de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM) staan alle bekende archeologische waarnemingen geregistreerd. In het plangebied en de directe omgeving zijn geen waarnemingen bekend.

De Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) geeft voor heel Nederland de trefkans aan op de aanwezigheid van archeologische resten. Volgens de IKAW heeft het plangebied een zeer lage trefkans op het aantreffen van archeologische resten. Deze legenda-eenheid wordt alleen in Holoceen

West-Nederland gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld bodems van droogmakerijen die bestaan uit wad- en onderwaterafzettingen. Hier worden geen nederzettingsresten van voor 1500 na Christus verwacht. Er kunnen echter wel scheepswrakken aanwezig zijn.

In aanvulling op de landelijke verwachtingskaarten hebben veel provincies eigen verwachtingskaarten vervaardigd, waarin veel lokale gebiedskennis is opgenomen. De Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) van de provincie Noord-Holland geeft inzicht in de archeologische, historisch-stedenbouwkundige en de historische-geografische waarden van de regio.

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart is het gebied Schiphol aangegeven als gebied met de 'minst hoge potentie'

4.2.3 Conclusies

De archeologische verwachting in het plangebied is laag. Op basis van de resultaten van het bureauonderzoek is geen vervolgonderzoek overwogen.

In het plangebied zijn geen beschermde monumenten aanwezig.

4.3 Water

4.3.1 Wet- en regelgeving en beleid

Kaderrichtlijn Water

Het streven naar een veilig, gezond en duurzaam waterbeheer staat landelijk in de belangstelling. De thema's 'water in de stad' en 'water als ordenend principe' zijn als speerpunten aangegeven in het landelijk beleid dat is beschreven in de Vierde Nota Waterhuishouding (ministerie van V&W), de Startovereenkomst Waterbeleid 21^e eeuw (WB21), de Handreiking Watertoets (ministerie van VROM) en het Nationaal bestuursakkoord Water (NBW).

Op Europees niveau wordt gewerkt aan de Kaderrichtlijn Water (KRW). De KRW streeft naar duurzame en robuuste watersystemen. Basisprincipes van het nationaal (WB21) en Europees (KRW) beleid zijn: meer ruimte voor water, voorkomen van afwenteling van de waterproblematiek in ruimte of tijd en geen verdere achteruitgang van de waterhuishouding. Dit is samengevat in de drietrapsstrategieën voor waterkwantiteit (vasthouden, bergen, afvoeren) en waterkwaliteit (schoonhouden, scheiden, zuiveren).

Provinciaal waterplan Noord-Holland "Bewust omgaan met water"

Het Provinciaal Waterplan Noord-Holland 2006-2010 is van toepassing op grond- én oppervlaktewater. De wateropgave dient in samenhang te worden gerealiseerd met andere doelstellingen op het gebied van onder andere milieu, natuur, recreatie, cultuurhistorie en ruimtelijke ontwikkeling. Daarbij worden de mogelijkheden die in een gebied aanwezig zijn centraal gesteld, in plaats van regels en procedures. De provincie wil hierbij de ruimtelijke kwaliteit behouden en waar mogelijk versterken. Uiterlijk in 2015 is het watersysteem op orde, zodat het in staat is om extreme pieken en dalen in neerslaghoeveelheden op te vangen.

Waterbeheersplan Hoogheemraadschap Rijnland

Op 1 maart 2006 heeft het Hoogheemraadschap het waterbeheerplan "Waterwerk Rijnland 2006-2009" vastgesteld. In dit plan geeft Rijnland aan wat zijn ambities zijn voor de komende planperiode en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. De ambities en maatregelen richten zich op het waarborgen van de veiligheid, het verder verbeteren van het beheer en de inrichting van het waterhuishoudkundig systeem en het verbeteren van de waterkwaliteit. De verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelstijging. De maatregelen die het Hoogheemraadschap van Rijnland gaat uitvoeren bereiden het beheergebied de komende jaren voor op deze ontwikkelingen. Enerzijds wordt bekeken of het huidige watersysteem aan de eisen voldoet en rekening houdend met klimaatverandering, zeespiegelstijging en bodemdaling ook blijft voldoen. Zo nodig worden maatregelen uitgevoerd als dat niet het geval is (op orde krijgen). Ander-

zijds wordt er voor gezorgd dat bij veranderingen in het watersysteem als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen het watersysteem blijft voldoen (op orde houden).

De Keur 2006 en beleids- en Algemene regels 2009 maken het mogelijk dat de taken als waterkwaliteits en kwantiteitsbeheerder kunnen worden uitgevoerd. De keur is een verordening van de waterbeheerder met regels voor waterkeringen, watergangen en andere waterstaatswerken. Er kan een ontheffing van de in de Keur vastgelegde gebod- en verbodsbepalingen worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. In de Beleids- en Algemene Regels die bij de Keur is het beleid (voor ontheffingen) van Rijnland uitgewerkt.

4.3.2 Watertoets plangebied

De luchthaven Schiphol stelt in samenspraak met het Hoogheemraadschap van Rijnland voor het gehele terrein van de luchthaven het Waterplan Schiphol op. Dit plan geeft een visie op het waterbeheer en zal het kader vormen waarbinnen afspraken en maatregelen worden bepaald voor het bereiken van een duurzaam, veilig en gezond watersysteem. Het doel is om het watersysteem (zowel kwantitatief als kwalitatief) op orde te krijgen en te houden. Gezocht wordt naar duurzame oplossingen en het beter combineren van water met andere ruimtelijke functies.

4.3.3 Huidige situatie waterhuishouding

Bodemopbouw.

Regionaal gezien bestaat de bodemopbouw uit een deklaag en drie watervoerende pakketten. Het voorkomen van de scheidende lagen tussen de watervoerende pakketten varieert van plaats tot plaats. Lokaal kunnen twee watervoerende pakketten als één pakket worden beschouwd.

De deklaag in het plangebied is circa 10 meter dik en opgebouwd uit klei en ziltig zand. Het eerste en tweede watervoerend pakket vormen op deze locatie één geheel. In dit gecombineerde pakket ook gestuwde afzettingen voor, waardoor het voorkomen en de verbreiding van klei- en zandlagen kan wisselen. Onder dit gecombineerde pakket ligt een relatief dikke scheidende laag, waarvan circa 7 meter uit klei bestaat.

Het derde watervoerende pakket is opgebouwd uit matig fijn stof tot zeer grof grindig zand met een dikte van circa 65 meter. Onder het derde watervoerend pakket beginnen de kleilagen van het Laagpakket van Balk en de formatie van Maassluis.

Oppervlaktewater

Rond de Haarlemmermeerpolder ligt de Ringvaart dat onderdeel uitmaakt van Rijnlands Boezem (NAP - 0,60 m). De Haarlemmermeerpolder wordt bemalen door de hoofdgemalen van de Haarlemmermeerpolder. De hoofdgemalen Lijnden, Koning Willem I en Leeghwater voeren het overtollige water af naar de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. De Ringvaart maakt onderdeel uit van de Rijnlands Boezem.

De waterhuishouding in het gebied wordt geregeld door middel van weg- en kavelsloten die in verbinding staan met de Kagertocht. Het peil is 5,85m - NAP in de zomer en 6,00m - NAP in de winter.

Grondwaterstroming

De grondwaterstroming in het eerste watervoerend pakket is zuidwestelijk gericht met een stroomsnelheid in het eerste en tweede watervoerend pakket van circa 5 meter per jaar. Dit geldt ook voor het derde watervoerend pakket. Vanuit het derde watervoerend pakket treedt kwel op naar het bovengelegen gecombineerde pakket.

Grondwaterkwaliteit

Het zoet/brak grensvlak ligt in het gecombineerde eerste en tweede watervoerend pakket. Het derde watervoerend pakket bevat volledig zout water.

Riolering en hemelwaterafvoer

Het riolsysteem maakt onderdeel uit van het rioolstelsel van luchthaven Schiphol. Het beleid van het Hoogheemraadschap is gericht op duurzame principes. Wat betreft het riolerings- en afwateringsstelsel betekent dit het minimaliseren van de afvoer van schoon hemelwater naar de AWZI (afvalwaterzuiveringsinstallatie). Uitgangspunt hierin is dat schoon- en vuilwaterstromen worden gescheiden. Relatief schoon hemelwater van gevels en daken wordt waar mogelijk benut en mag rechtstreeks via het hemelwaterriool (HWA) naar het oppervlaktewater worden afgevoerd. De toepassing van uitlogende materialen zijn niet toegestaan. Bij toepassing van een gescheiden rioolstelsel wordt verwezen naar de “Beslisboom Afkoppelen” van de Werkgroep Riolering West-Nederland.

In het plangebied wordt een gescheiden riolering aangelegd. Het hemelwater afkomstig van schone oppervlakken zal via het regenwaterstelsel afstromen naar het oppervlaktewater. In het plan zullen de mogelijkheden worden onderzocht om afstroming van potentieel vervuild hemelwater naar het oppervlaktewater te voorkomen. De ambitie is om het hemelwater zoveel mogelijk te hergebruiken. Het huishoudelijk- en bedrijfsafvalwater zullen via het DWA-stelsel (droogweerafvoer) worden afgevoerd naar de rioolzuiveringsinstallatie.

Wateropgave

Het plangebied ligt in de polderboezem en vooruitlopend op de toekomstige wateropgave (2015) van 9 hectare als gevolg van de ontwikkelingen zoals beschreven in het ruimtelijk ontwikkelingsplan Schiphol (ROP) zal voor de ontwikkeling van het justitieel complex gecompenseerd gaan worden conform de afspraken die Schiphol heeft ten aanzien van oppervlakte water compensatie.

Het Hoogheemraadschap Rijnland heeft in de “Nota dempingen en verhard oppervlak” (Rijnland, juni 2006) de uitgangspunten voor watercompensatie op Schiphol vastgelegd. De totale benodigde oppervlakte aan openwater voor berging is onder andere afhankelijk van de toegestane specifieke afvoer, de maximale peilstijging (bij een herhalingstijd van T=100 jaar) en de grootte van het verhard oppervlak.

In samenwerking tussen Amsterdam Airport Schiphol (AAS) en het Hoogheemraadschap van Rijnland zijn in november 2007 afspraken opgesteld ten aanzien van de uitvoering van oppervlaktewatercompensatie voortkomend uit de ontwikkelingen van AAS. Hier aan gekoppeld is de zogenoemde “BergingsRekening Courant (BRC)” voor Schiphol uitgewerkt. In het BRC zijn voorwaarden gesteld met betrekking tot de bergingskarakteristieken.

Beheer en onderhoud

Het Hoogheemraadschap van Rijnland is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het boezemwater, het hoofdwatersysteem, een groot deel van de kunstwerken in het hoofdwatersysteem en de gemalen. Het oppervlaktewatersysteem op het luchthaventerrein binnen de grenzen van het bestemmingsplan is eigendom van Amsterdam Airport Schiphol en wordt het beheer en onderhoud uitgevoerd door luchthaven Schiphol. Sommige delen van het watersysteem buiten de grenzen van het bestemmingsplan vallen onder het beheer van het hoogheemraadschap.

Formeel zijn de eigenaren van percelen aan de overige watergangen verantwoordelijk voor het onderhoud van de halve breedte van de aan hun perceel grenzende watergang. Tevens zijn zij verantwoordelijk voor het onderhouden van de kanten van alle wateren op hun perceel boven het laagst vastgesteld (streef)peil.

4.3.4 Vervolg watertoets

De hiervoor beschreven watertoets geeft voldoende inzicht in de huidige situatie in het plangebied, de effecten van de te realiseren ontwikkelingen in het plangebied en de te treffen maatregelen. De watertoets heeft nog wel een globaal karakter omdat de feitelijke inrichting van het nog onderwerp is van uitwerking. Wel is de watertoets voldoende basis voor overleg met het Hoogheemraadschap.

Het Hoogheemraadschap Rijnland heeft bij brief d.d. 27 april 2009 een positief wateradvies uitgebracht. In het kader van de Bergings Rekening Courant Schiphol zijn afspraken gemaakt over de vereiste oppervlaktewater compensatie als gevolg van de toename verhard oppervlak.

4.4 Flora- en fauna

4.4.1 Wet- en regelgeving en beleid

De Flora- en faunawet is een raamwet en werkt volgens het 'nee-tenzij'-principe. Alle fauna is in beginsel beschermd. Bij algemene maatregel van bestuur kunnen diersoorten worden aangewezen die hierop een uitzondering vormen. Beschermd plantensoorten zijn eveneens aangewezen bij algemene maatregel van bestuur.

De wet geeft aan dat het verboden is beschermde inheemse planten te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te onwortelen of op een andere manier van hun groeiplaats te verwijderen. Tevens is het verboden om de beschermde dieren te doden, te verwonden, te vangen, opzettelijk te verontrusten, nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rustofverblijfplaatsen te beschadigen, vernielen, weg te nemen of te verstoren.

De in de Flora- en faunawet opgenomen dier- en plantensoorten zijn sinds 23 februari 2005 middels de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB), Regeling vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten behorende bij de Flora en faunawet, onderverdeeld in drie categorieën, resp. tabel 1-, 2- en 3-soorten. Voor de soorten uit tabel 1 van de AMvB hoeft geen ontheffing meer te worden aangevraagd bij ruimtelijke ingrepen of bestendig beheer. Wel blijft voor deze soorten de zorgplicht uit de Flora- en faunawet van kracht. Voor de soorten uit tabel 2 kan een vrijstelling tot ontheffingaanvraag gelden indien de initiatiefnemer van ruimtelijke ontwikkelingen en beheer over een goedgekeurde gedragscode beschikt. Dit geldt ook voor de soorten uit tabel 3, mits er alleen sprake is van bestendig beheer en onderhoud. Voor andere ontwikkelingen bij soorten uit tabel 3 blijft een ontheffingaanvraag verplicht.

4.4.2 Flora- en fauna onderzoek

Voor het plangebied is een flora- en faunaonderzoek uitgevoerd door Bureau Waardenburg, adviseurs voor ecologie & milieu. In het gebied zijn de algemeen voorkomende soorten voor uit tabel 1 van de Flora- en faunawet. Het voorkomen van deze diersoorten vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan. De intensieve verjaging en geluidoverlast van Schiphol maken het een ongeschikt broedgebied.

Tijdens het veldonderzoek is speciaal gezocht naar exemplaren van de overwinterende rugstreeppad. Hoewel deze soort in de Haarlemmermeer traditioneel niet voorkomen. Het is echter mogelijk dat er door de vele bouwactiviteiten rond het plangebied tijdelijk geschikte biotopen zijn ontstaan. In het plangebied zijn dergelijke biotopen niet aangetroffen. Het plangebied nog de omgeving is geschikt als voortplantingsgebied. Aangenomen wordt daarom dat in het plangebied geen rugstreeppadden voorkomen.

Er zijn ook verder geen strikt beschermde soorten in het plangebied aangetroffen.

4.4.3 Conclusie

Het plangebied is van enige betekenis voor algemeen voorkomende zoogdieren. Als gevolg van werkzaamheden voor de realisatie van het Justitieel Complex zullen verbodsbepalingen van de Flora- en Faunawet worden overtreden ten aanzien van deze kleine zoogdieren. Voor ruimtelijke ontwikkeling geldt voor deze soorten ten aanzien van de verbodsbepalingen een vrijstelling.

Het plangebied heeft geen betekenis voor strikt beschermde soorten. In het kader van de realisatie van het Justitieel Complex is geen ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en Faunawet noodzakelijk.

4.5 Luchthavenindelingbesluit

4.5.1 Wet- en regelgeving en beleid

Het Luchthavenindelingbesluit (LIB) en het Luchthavenverkeerbesluit zijn 20 februari 2003 in werking getreden. Het LIB bevat ruimtelijke maatregelen op rijksniveau die verband houden met de luchthaven Schiphol. Het Luchthavenverkeerbesluit is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchthavenluchtverkeer. Tezamen vormen deze besluiten een uitwerking van het hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart.

Het LIB legt het beperkingengebied en het luchthavengebied vast. In het beperkingengebied gelden beperkingen met het oog op veiligheid en milieu. Het gaat daarbij om hoogtebeperkingen, beperkingen bij het toelaten van functies (bestemmingen), het voorkomen van geluidhinder en het voorkomen van het aantrekken van vogels.

Hoogtebeperkingen

Voor het plangebied geldt conform het LIB een maximale bebouwingshoogten (gerelateerd aan de referentiehoogte van Schiphol -4,00m NAP). Hoger bouwen is alleen mogelijk met een ontheffing, na afweging door de VROM-inspectie, de inspectie Verkeer en Waterstaat en de Luchtverkeersleiding Nederland. In de bestaande situatie komen geen hoogtes voor die strijdig zijn met het LIB. Het LIB heeft voor de huidige situatie geen gevolgen.

Vogelprotectiegebied

Het plangebied valt geheel binnen het gebied dat beperkingen oplegt ten aanzien van vogelaantrekken-de bestemmingen. Tot de vogelaantrekkende bestemmingen worden in het Luchthavenindelingbesluit genoemd (artikel 2.2.3): industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag, viskwekerijen, opslag of verwerking van afvalstoffen, natuureservaten en vogelreservaten, moerasgebieden en oppervlaktewater groter dan 3 hectare. Dit laatste geldt voor nieuw aan te leggen water.

4.5.2 Conclusie

Met de beperkingen van de bouwhoogte wordt bij de bouwplanontwikkeling rekening gehouden.

Het Justitieel Complex is geen functie met een vogelaantrekkende werking.

In de zone tussen de 10-6 per jaar plaatsgebonden risicocontour en de grens van het beperkingengebied is alleen nieuwbouw toegestaan als het gebouw geen woning of woonwagen is en als het gebouw geen onderwijs- of gezondheidszorgfunctie heeft. Het Justitieel Complex ligt buiten het beperkingengebied en kan dus gebouwd worden.

4.6 Bedrijven en milieuzoneringen

Het plangebied is gelegen buiten de voor het bedrijventerrein Schiphol door de provincie Noord-holland vastgestelde zone grens. In het plangebied komen geen zoneplichtige bedrijven voor. Voor het te realiseren Justitieel Complex levert de zonering geen problemen op omdat het Justitieel Complex geen gevoelige bestemmingen bevat.

4.7 Externe veiligheid

4.7.1 Wet- en regelgeving en beleid

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid voor de omgeving van een gevaarlijke inrichting 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.

Daarbij kunnen de volgende bronnen worden onderscheiden:

- Inrichtingen: risico's van onder andere tankstations met LPG, PGS-15-opslagplaatsen, ammoniakkoelinstallaties en aardgasreducerstations;
- Transport van gevaarlijke stoffen over de weg;
- Transport van gevaarlijke stoffen per buisleiding;
- Transport van gevaarlijke stoffen per spoor;
- Transport van gevaarlijke stoffen over het water.

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans dat een denkbeeldige persoon op een bepaalde plaats dodelijk getroffen wordt door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit risico mag nergens groter zijn dan één op één miljoen per jaar. Dit betekent dat er als gevolg van een ongeval - in theorie - per jaar slechts één persoon op een miljoen mensen mag overlijden.

Het groepsrisico (GR) is de kans op een ongeval met veel dodelijke slachtoffers. Hierbij wordt gekeken naar de werkelijk aanwezige bevolking en de verspreiding van die bevolking rond een risicobron. Bepaald wordt hoe groot de kans is op tien, honderd of meer slachtoffers tegelijk onder die bevolking. Het groepsrisico is afhankelijk van de omvang van het ongeval. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet het groepsrisico worden verantwoord (VGR). Naast de 67 berekende waarden voor het GR moeten hierbij de zelfredzaamheid van burgers en de beheersbaarheid (door hulpverleningsorganisaties) van ongelukken worden beschouwd en onderbouwd. De risicomaten zijn vastgelegd in diverse besluiten en beleidsnotities en -nota's.

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. De normstelling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is gebaseerd op de Nota Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RNVGS) (2006). De nota heeft geen wettelijk bindende werking maar is niet vrijblijvend. Een voorstel voor een wettelijke regeling voor vervoer van gevaarlijke stoffen is in voorbereiding.

Voor buisleidingen staan de veiligheidsafstanden in twee VROM-circulaires: Circulaire Regels inzake de zonering langs hogedrukaardgastransportleidingen (1984) en de Circulaire Bekendmaking van voorschriften ten behoeve van de zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1, K2 en K3 categorie (1991). Nieuwe regelgeving omtrent aardgastransportleidingen en veiligheidsafstanden is momenteel in voorbereiding. Deze regelgeving is nog niet vrijgegeven, dus het is nog niet bekend wat de exacte eisen dan zullen zijn.

4.7.2 Beoordeling plangebied

In opdracht van de Rijksgebouwendienst heeft DHV het rapport "Externe veiligheid nieuwbouw Justitieel Complex Schiphol" d.d. augustus 2008 opgesteld. (Bijlage 1).

In het rapport van DHV zijn de volgende risico bronnen onderscheiden:

- Inrichtingen
- Transport
- Luchthaven Schiphol

Inrichtingen

Het nieuwe Justitieel Complex komt binnen de invloedssfeer van het brandweeroefencentrum. Dit betreft de propaanopslag en het daarbij behorende vulpunt en de noodzakelijke bevoorrading. De aanwezige tank heeft een capaciteit van 63 m3 en volgens de bestaande milieuvergunning kan de tank 40 maal per jaar worden gevuld.

Het risico van de inrichting is berekend met Safeti-NL (versie 6.53.1). Daarbij is rekening gehouden met de volgende gegevens:

- de opslag van propaan en het lossen van propaan;
- het aantal personen binnen het invloedsgebied ingeval van een ongeval;
- het weerstation Schiphol.

In het onderzoek is uitgegaan van een aantal scenario's. Voor het propaanreservoir zijn scenario's meegenomen voor het opslagvat, inclusief leidingwerk en de verlading, inclusief tankauto en pomp.

Transport

In de omgeving van de locatie van het nieuwe Justitiële Complex zijn de toevoerweg naar het vulpunt van het brandweeroefencentrum en de aanwezigheid van het vliegverkeer van de Luchthaven Schiphol van belang.

Wegtransporten propaan

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van het transport van propaan naar het brandweeroefencentrum. In het onderzoek is de huidige toevoer over de Sloterweg beoordeeld en een nieuwe toevoer-route om de locatie van het Justitieel Complex heen. Beide routes gaan naar het bestaande vulpunt. In het onderzoek is een aantal varianten onderzocht met variabele snelheden en aantal ritten.

4.7.3 Conclusies

Uit het rapport en de naderhand uitgevoerde second opinion van het Rijksinstituut voor VM zijn de volgende conclusies te trekken.

Inrichtingen

Plaatsgebonden risico

Het justitieel Complex komt niet binnen de PR106-contour van het brandweeroefencentrum te liggen. Het plaatsgebonden risico is daarom geen beperking voor het realiseren van het Justitieel Complex.

Groepsrisico

Het groepsrisico is afhankelijk van zowel de activiteiten van de inrichting als van de bevolkingsdichtheid in de omgeving. Voor het groepsrisico is sprake van een toename ten opzichte van de huidige situatie. Bij het maximaal gebruik van de bestaande milieuvergunning als het gaat om het aantal vulmomenten is zelfs sprake van een overschrijding van de orientatiewaarde.

Transport

Wegtransporten propaan

Plaatsgebonden risico

Bij alle varianten is het plaatsgebonden risico als het gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen geen beperking voor het realiseren van het Justitieel Complex.

Groepsrisico

Het groepsrisico is afhankelijk van zowel de activiteiten van de inrichting als van de bevolkingsdichtheid in de omgeving. Voor het groepsrisico is sprake van een toename ten opzichte van de huidige situatie. Bij het maximaal gebruik van de bestaande milieuvergunning als het gaat om het aantal vulmomenten is zelfs sprake van een overschrijding van de orientatiewaarde. Een verlaging van het groepsrisico is te bereiken door het treffen van maatregelen aan het vulpunt (verplaatsing), het verlagen van het aantal transporten of het verlagen van de snelheid.

Voor de beoordeling van het rapport van DHV is een second opinion gevraagd aan het RIVM. Het RIVM heeft het volgende geconstateerd:

- Het rapport van DHV gaat uit van de juiste, van belang zijnde (standaard)scenario's in beschouwing.
- Voor enkele scenario's worden echter niet volledig correcte uitgangspunten gehanteerd. Daardoor worden te grote contouren voor het plaatsgebonden risico berekend.

- Het berekende plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar (wettelijke grenswaarde) geeft echter in de gegeven situatie geen problemen voor de ruimtelijke ordening. Een aanpassing van de risicocontouren is niet noodzakelijk.
- Het invloedsgebied, dat wordt bepaald door een BLEVE van de propaantankauto bij het vulpunt, is te klein berekend. Om het justitieel complex buiten het invloedsgebied te plaatsen, is met een juiste berekening van het invloedsgebied op basis van de in het rapport vermelde gegevens van de propaantankwagens een invloedsgebied van circa 350 meter rondom het vulpunt of de opstelplaats van de propaantankwagens te berekenen.
- Voor enkele ongevalsscenario's zijn de toegepaste uitgangspunten echter correct. Dit betreft de ongevalsscenario's van de afleverleiding. Hiervoor hogere frequenties gebruikt dan de Handreiking risicoberekening inrichtingen² aangeeft.
- Bij het scenario BLEVE van de propaantankauto tijdens de verlading is gerekend met een te lagere faaldruk dan aangegeven in de Handreiking risicoberekeningen inrichtingen;
- Bij de door DHV toegepaste BLEVE-frequentie van de tankauto zijn de kansen van een externe brand en aanrijding meegenomen. Als deze ongevalsfactoren kunnen worden vermeden, zal dat leiden tot kleinere PR-contouren.
- Voor wat betreft het invloedsgebied van een gaswolkexplosie na vrijkomen van propaan uit de ingeterpte tank kan de door DHV berekende waarde (235 meter) worden aangehouden, rekenend vanaf het midden van de ingeterpte propaantank.

De second opinion van het RIVM geeft aan dat met de hiervoor genoemde afwijkingen van de uitgangspunten te grote PR-contouren worden berekend, maar tevens een te klein invloedsgebied wordt bepaald. De PR-contouren vormen geen knelpunt probleem. Hiervoor heeft het RIVM geen herberekening uitgevoerd.

Voor het invloedsgebied is door het RIVM een herberekening uitgevoerd van de 1% letaliteitsafstand van een warme BLEVE van de propaantankauto. Het indicatief berekende invloedsgebied is een cirkel met een straal van 350 meter rondom het vulpunt. Dit kan worden beschouwd als het maximale invloedsgebied.

De conclusie van het RIVM is dat bij het beleidsuitgangspunt het groepsrisico op nihil te houden, verplaatsing van het nieuwe justitieel complex buiten beide invloedsgebieden noodzakelijk is. Om dat te kunnen realiseren zal het vulpunt en mogelijk het ingeterpte reservoir verplaatst moeten worden. Overigens is het vulpunt nu al niet optimaal gelegen ten opzichte van het gebouw van het trainingscentrum om te kunnen voldoen aan de eisen voor de interne veiligheidsafstanden.

Wanneer het justitieel complex buiten het invloedsgebied wordt geplaatst, is er geen sprake van een groepsrisico, ongeacht de verladingsfrequentie van de propaantank.

Maatregelen om de verladingsfrequentie te beperken zijn dan niet meer nodig. Bij de keuze van de ligging van vulpunt en reservoir dient bij voorkeur ook rekening gehouden te worden met de nabijgelegen start- en landingsbanen.

Met Schiphol is afgesproken dat het vulpunt en de propaantank zullen worden verplaatst voordat het Justitieel Complex in gebruik zal worden genomen. Tevens heeft Schiphol schriftelijk vastgelegd dat in benodigde nieuwe milieuvergunning voor het brandweeroefencentrum het aantal transporten zal worden verlaagd.

Met de verplaatsing van opslagtank en vulpunt bij het brandweeroefencentrum is het justitieel complex buiten het invloedsgebied van de inrichting gebracht en is er geen verantwoording van het groepsrisico nodig. Blijft over de beoordeling van het groepsrisico van het transport van propaan. Met de aanpassingen aan Banweeroefencentrum, infrastructuur en het beperken van de transportbewegingen en gezien het feit dat het groepsrisico beneden de oriëntatiewaarde blijft, is het justitieel complex op de beoogde locatie inpasbaar.

4.8 Niet gesprongen explosieven

In opdracht van de Rijksgebouwendienst heeft Saricon bv een onderzoek gedaan naar de mogelijke aanwezigheid van explosieven uit de 2^e Wereldoorlog (2^e WO) in het plangebied.

De onderzoekslocatie ligt in de directe omgeving van het vliegveld Schiphol. Tijdens de 2^e WO is het vliegveld diverse malen gebombardeerd door zowel Duitse als Geallieerde vliegtuigen.

Doel van het onderzoek is tweeledig:

- bepalen van de kans dat zich explosieven in het gebied bevinden;
- bepalen van de noodzaak tot ruimen van explosieven in het gebied.

Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van reeds bekende literatuur en zijn verschillende archiefbronnen geraadpleegd.

Uit het onderzoek blijkt dat het plangebied op basis van de beschikbare gegevens niet verdacht is op explosieven. Daaraan wordt de conclusie verbonden dat het terrein van het nieuwe Justitiële Complex in munitie technische zin wordt vrijgegeven voor vervolgwerkzaamheden.

Wel bestaat nog aanleiding op grond van de beoordelingsrichtlijn Opsporen Conventionele Explosieven (BRL-OCE) aanleiding tot uitvoeren van een vervolgonderzoek in de vorm van een probleemanalyse.

4.9 Geluid

4.9.1 Wet- en regelgeving en beleid

Het wettelijke kader voor geluid komt voort uit de Wet geluidhinder. Hierin is vastgelegd aan welke grenswaarden de geluidbelastingen op geluidsgevoelige bestemmingen moeten voldoen. De Wet geluidhinder schrijft voor waar en wanneer akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd.

Op grond van de Wet geluidhinder heeft iedere weg een geluidszone heeft. Uitzondering hierop zijn woonerven en 30 km/h-wegen. De breedten van de vastgestelde geluidszones voor wegen buiten het stedelijke gebied zijn afhankelijk van het aantal rijstroken.

Binnen de zones moet worden gekeken naar de effecten op de binnen de zone aanwezige geluidgevoelige bestemmingen.

Blijkt uit akoestische onderzoek dat er1 overschrijdingen van de grenswaarden aan de orde is, moet nader onderzoek worden verricht naar de mogelijkheden van geluidbeperkende maatregelen. De prioriteit die de Wgh geeft aan geluidreducerende oplossingen is als volgt;

1. Oplossingen bij de bron.
2. Oplossingen in het overgangsgebied.
3. Oplossingen bij de ontvanger:

Indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugdringen van de geluidsbelasting, onvoldoende doeltreffend zal zijn of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard kan een hogere grenswaarde worden vastgesteld.

Het Bouwbesluit stelt eisen aan het geluidniveau binnen gebouwen voor specifieke functie alsmede voor beperking voor het lawaai als gevolg van het luchtverkeer.

4.9.2 Akoestisch onderzoek

Door het bureau Peutz is in opdracht van de Rijksgebouwendienst een akoestisch onderzoek opgesteld. Het onderzoek heeft betrekking op het wegverkeerslawaai en luchtvaartlawaai. (Bijlage 2)

Specifiek voor het plan is dat de ontwikkeling zelf geen geluidgevoelige bestemmingen (woningen en dergelijke) bevat op grond van de Wet Geluidhinder en de Wet Luchtvaart. Het akoestische onderzoek is daarom uitgegaan van een benadering gericht op het realiseren van de wettelijk vereiste binnenwaarden. De geluidbelastingen zijn in dit geval relevant voor de eisen die gesteld moeten worden aan de geluidwering van gevels. Voor de binnenwaarden is in het onderzoek uitgegaan van 35 dB(A) en is rekening gehouden met een streefwaarde voor zowel equivalente geluidniveaus als piekniveaus.

De geluidbelasting buitenshuis is functioneel gezien slechts van belang voor buitenruimtes als luchtplaatsen, balkons e.d. Voor buitenruimten voor sport en beweging is in het onderzoek, bij gebreke aan een wettelijke norm, een grenswaarde van 70 dB(A) aangehouden. Voor buitenruimten met een verblijfskarakter is een grenswaarde aangehouden van 55 dB(A).

De locatie van het Justitieel complex ligt geheel in het beperkingen gebied van het LIB. Voor wat betreft de geluidsbelasting is relevant de ligging binnen de geluidscontour rond Schiphol. Deze ligging bepaalt de te realiseren geluidreductie en stelt eisen aan de geluidwerendheid van gevels en daken.

Het akoestische onderzoek is uitgevoerd conform de norm NEN 50772001, "Geluidwering in gebouwen".

4.9.3 Conclusies

Het Justitieel Complex omvat diverse functies die geen van alle aanleiding geven tot het stellen van akoestische beperkingen aan het vaststellen van het bestemmingsplan. Vanuit het Bouwbesluit zullen in het kader van de te verlenen bouwvergunning eisen worden gesteld aan de geluidwering van de gevels van diverse functionele ruimten.

4.10 Luchtkwaliteit

4.10.1 Wet- en regelgeving en beleid

Nederlandse wet- en regelgeving

De Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit in de buitenlucht is opgenomen in de Wet luchtkwaliteit (Wlk). De Wlk is de Nederlandse implementatie van de EU62 richtlijnen voor luchtkwaliteit. In de Wlk zijn normen in de vorm van grenswaarden voor concentraties van stoffen in de buitenlucht opgenomen. In de Nederlandse situatie leveren alleen de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) problemen op in relatie tot de wettelijke normen. Vanaf 2010 moet zowel aan de grenswaarde voor NO₂ als voor PM₁₀ voldaan worden (zie onder).

Bij aanpassingen in de ruimtelijke ordening, zoals het aanleggen van nieuwe wegen of wijziging van een bestemmingsplan, moeten plannen die 'in betekenende mate' bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit getoetst te worden aan de normen uit de Wlk. Dit zijn plannen die meer dan 1% bijdragen ten opzichte van de jaargemiddelde norm voor NO₂ en/of PM₁₀. Dit is een tijdelijke norm totdat het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) in werking treedt, naar verwachting in 2009. Vanaf dan geldt een percentage van 3%.

Plannen die 'niet in betekenende mate' (nibm), dat wil zeggen minder dan 1% bijdragen zijn vrijgesteld van toetsing. Wanneer een plan binnen een concreet benoemde nibm-omvang valt of wanneer aanmerkelijk gemaakt wordt dat het nibm is, kan het doorgang vinden.

Plannen die in betekende mate (ibm) bijdragen moeten individueel getoetst worden aan de luchtkwaliteit. Wanneer de normen uit de Wlk op een locatie overschreden worden en er sprake is van een ibm-bijdrage, kan een plan doorgang vinden wanneer met de saldobenadering aangetoond wordt dat de luchtkwaliteit per saldo niet verslechtert. Mogelijk is daar een samenhangende maatregel voor vereist.

Vanaf het moment van inwerkingtreding van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), kan er ook op programmaniveau getoetst worden. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden.

Ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verslechteren en maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren, worden met elkaar in samenhang gebracht en moeten per saldo leiden tot een luchtkwaliteit die gelijk blijft of verbetert. Daarbij kunnen op lokaal niveau maatregelen noodzakelijk zijn om overschrijdingen te saneren.

Via Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) voor gevoelige bestemmingen is uitgesloten dat gevoelige bestemmingen in overschrijdingssituaties langs drukke wegen ontwikkeld worden. De minister van VROM stuurt erop aan dat in overschrijdingssituaties nieuwe scholen, kinderdagverblijven en verpleeghuizen op overschrijdingslocaties op minimaal 100 meter vanaf snelwegen en minimaal 50 meter vanaf provinciale wegen moeten worden gebouwd.

Europese ontwikkelingen

Eind november 2007 is er Europese overeenstemming bereikt over een nieuwe Richtlijn met betrekking tot luchtkwaliteit. De nieuwe richtlijn maakt het mogelijk om derogatie (uitstel) voor het voldoen aan de normen te verkrijgen. Verder zijn er normen voor PM_{2,5} in opgenomen en zijn aangepaste richtlijnen voor toetsingslocaties weergegeven: niet voor publiek toegankelijk gebieden zijn vrijgesteld, NO₂-concentraties moeten op 10 meter van de wegrand worden vastgesteld.

De Wet luchtkwaliteit wordt aangepast op basis van de nieuwe EU-richtlijn. Inwerkingtreding van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) heeft geen grote consequenties voor de ontwikkeling van het plangebied. Met het NSL tracht Nederland van de Europese Commissie derogatie te verkrijgen voor het voldoen aan de normen voor NO₂ en PM₁₀. Indien Nederland derogatie verkrijgt – waarvoor de nieuwe Europese richtlijn luchtkwaliteit de mogelijkheid biedt – kan het NSL in de Wlk opgenomen worden. Na het verkrijgen van derogatie kan de aangepaste Wet luchtkwaliteit april/mei 2009 in werking treden. Vanaf dan geldt een nibm-grens van 3% ten opzichte van de jaargemiddelde grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀. Ook is er vanaf dan de mogelijkheid dat plannen die in betekenende mate bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, middels saldering binnen een agglomeratiebreed programma toch doorgang kunnen vinden. In dit onderzoek is vastgesteld dat er op basis van de tijdelijke nibm-grens van 1% geen van de alternatieven in betekenende mate bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

4.10.2 Beoordeling plangebied

In opdracht van de Rijksgebouwendienst is door Goudappel Coffeng een "Toets luchtkwaliteit nieuwbouw justitieel Complex" uitgevoerd d.d. 14 juli 2008. (bijlage 3). In dit rapport zijn de effecten van de realisatie van het Justitieel Complex in beeld gebracht. Om de luchtkwaliteit in het gebied te bepalen, zijn in dit onderzoek de berekeningen uitgevoerd met het CAR-II-model versie 7.0.1.

Gevoelige bestemmingen

De AMvB "Gevoelige bestemmingen" geeft afstandscriteria voor de zogenaamde gevoelige bestemmingen. In de AMvB is voor provinciale en rijkswegen een zone vastgelegd. Voor Rijkswegen is de zone 300 meter. Het Justitieel Complex ligt binnen de zone van de Rijksweg A-4.

In de AMvB zijn scholen, kinderopvang, verzorgingshuizen, verpleeghuizen en bejaardenhuizen aange-merkt. Het nieuwe Justitieel complex is onder geen van de hiervoor genoemde bestemmingen te plaatsen en is derhalve niet als gevoelige bestemming aan te merken.

Onderzoek resultaten

Jaargemiddelde stikstofconcentratie

Uit de berekeningen blijkt dat de plandrempel voor de jaargemiddelde concentratie voor stikstofdioxide in 2008 voor zowel de autonome als de plansituatie voor de Loevestijnse Randweg wordt overschreden. De bijdrage van het onderhavige plan op deze locatie is echter nihil. De wettelijke grenswaarde wordt in de jaren 2010, 2012 en 2016 in alle gevallen overschreden. Voor al deze jaren geldt echter ook dat de planbijdrage minder is dan 0,4 m/g.

Uursgemiddelde stikstofdioxideconcentratie

Naast de berekening van het jaargemiddelde stikstofconcentratie is ook het aantal overschrijdingen van het uurgemiddelde grenswaarde van belang. Uit de berekeningen blijkt dat de wettelijke grenswaarde niet wordt overschreden.

Jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM10)

De grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie voor PM10 wordt zowel in de huidige als toekomstige situaties niet overschreden.

24-uursgemiddelde concentratie fijn stof (PM10)

De 24-uursgemiddelde concentratie van PM10 is in geen van de situaties boven de norm.

Overige stoffen

Naast stikstofdioxide en fijn stof komen ook nog andere stoffen voor als gevolg van het motorverkeer. De concentraties van deze stoffen (koolmonoxide, zwaveldioxide, nikkel, arseen, cadmium, ozon, lood, en benzeen) zijn ook berekend. In Nederland worden nu en in de toekomst de grenswaarden voor deze stoffen praktisch nooit overschreden. Dit blijkt ook uit de uitgevoerde berekeningen voor het Justitieel Complex. Daarom zijn deze stoffen niet in de rapportage opgenomen.

4.10.3 Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat de realisatie van het Justitieel Complex doorgang kan vinden. De planontwikkeling voldoet aan artikel 5.16 lid 1 onder a van de Wet milieubeheer.

Op 1 augustus 2009 is het Nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit in werking getreden. Het project justitieel complex is hier in opgenomen. Ook om die reden wordt voldaan aan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit. De omvang van het project is in het programma wel beperkt tot 62.500 m² b.v.o.. Deze beperking is in het bestemmingsplan vastgelegd.

4.11 Kabels, leidingen en telecommunicatie installaties

In het plangebied loopt een provinciale watertransportleiding in noord-zuid richting met een aftakking naar het oosten ter hoogte van de locatie van het nieuwe Justitieel Complex. Deze laatste tak zal in het kader van de realisatie van het complex worden verplaatst.

De profielen van de wegstructuur rondom de kavel met, daarop aangegeven de zones voor kabels en leidingen zijn opgenomen in de notitie "bedrijventerrein Schiphol Noordwest "Uitgangspunten ten behoeve van het Justitieel Complex Schiphol d.d. oktober 2008.

5 Planbeschrijving

5.1 Programma Justitieel complex

Door de Rijksgebouwendienst wordt in opdracht van de minister van Justitie de realisatie van een nieuw complex voorbereid in het nog te ontwikkelen gebied Schiphol Noord West. Het te realiseren dient ter vervanging van de bestaande voorziening aan ten Pol 64 op Schiphol Oost. Het Justitieel Complex Schiphol Soterweg Koetsierstraat zal verschillende functies van Justitie op en rond Schiphol combineren. Er vindt een concentratie van activiteiten plaats, met als doel de activiteiten te optimaliseren.

Behalve het complex Ten Pol, Oude Meer (celcapaciteit, kantoren en rechtbank) wordt ook het kantoor en opvangfunctie van de IND, Piet Guillonardweg Schiphol Oost, in het nieuwe Justitieel complex ondergebracht. De Marechaussee zal ondergebracht worden in de kazerne welke op dit moment gerealiseerd wordt aan de Sloterweg. De rechtbank zoals deze momenteel al op de locatie Ten Pol functioneert zal worden uitgebreid met een bijzondere zittingszaal.

Programma

In het complex zullen vijf hoofdactiviteiten plaatsvinden:

- het bewaren en insluiten van drugkoeriers
- de opvang en behandeling van verzoeken en aanvragen van asielzoekers
- het bewaren en insluiten van verdachten van een strafbaar feit (t.b.v. strafzittingen)
- het bewaren en insluiten van veroordeelde vreemdelingen zonder geldig verblijf
- zittingen van de rechtbank.

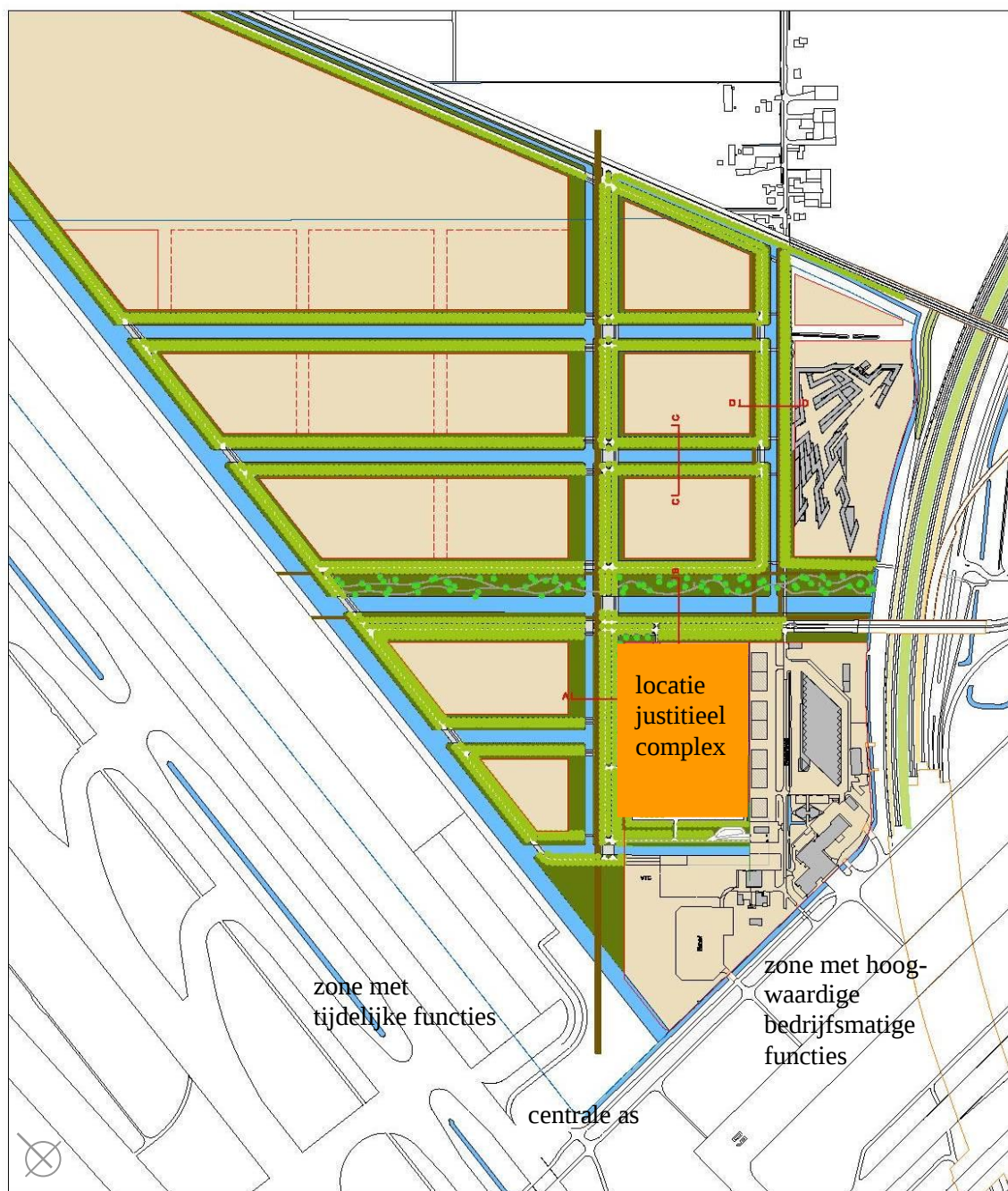
Om deze activiteiten uit te kunnen voeren zijn de volgende middelen nodig: een detentiecentrum, een aanmeldcentrum, een uitzetcentrum, politiecellen, kantoorruimte, zittingszalen en de bijbehorende parkeerplaatsen. In totaal heeft het programma een omvang van circa 35.000 m² tot 38.000 m² b.v.o.

5.2 Ruimtelijke visie

5.2.1 Locatie Sloterweg in groter verband

De ruimtelijke ontwikkelingen voor de luchthaven Schiphol als geheel zijn weergegeven in het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Schiphol 2015. In dit plan wordt voor verschillende deelgebieden van de luchthaven een toekomstscenario geschetst. Het gebied tussen de Zwanenburgbaan, de A4 en Badhoevedorp is in het ROP aangeduid als Schiphol Noordwest:

"Het gebied Noordwest behoudt in de planperiode zijn bestemming voor secundaire luchthavenfuncties. De invulling van die functie heeft een tijdelijk karakter vanwege de lange termijnreservering om hier een nieuw areaalgebied te kunnen ontwikkelen. Tussen de Sloterweg en de Zwanenburgbaan zijn in de polderstructuur tijdelijke bedrijfsachtige en meer ruimte-extensieve functies voorzien. Dit gebied wordt gekenmerkt door afwisseling van ontwikkelingsgebieden en stroken van groen en water."



Het stedenbouwkundig plan voor Schiphol Noordwest neemt de dominante verkavelingsrichting van de historische polderstructuur op. Aan het gebied wordt een centrale as toegevoegd die als de nieuwe hoofdontsluiting fungeert. Deze as deelt het gebied in een noordwestelijk en een zuidoostelijk plangebied. Het noordwestelijke deel - bij de landingsbanen - krijgt een tijdelijke invulling en zal in de toekomst voor de uitbreiding van de terminal van Schiphol ter beschikking staan.

Het zuidoostelijke deel - bij de A4 - is niet luchthavengebonden en staat open voor verschillende hoogwaardige bedrijfsmatige en andere functies. Het Justitieel Complex vormt de ontwikkelingskern van dit plangebied, omdat het met zijn ruimtelijke eigenschappen de stedenbouwkundige structuur van dit deelgebied bepaalt.

Het stedenbouwkundig plan voorziet in de realisatie van een adequate wegenstructuur voor de ontsluiting van het gebied: het Justitieel Complex bevindt zich aan het zuidelijke uiteinde van de hoofdontsluiting van Schiphol Noordwest.

De nieuwe wegenstructuur zal niet volledig gerealiseerd zijn als het Justitieel Complex in gebruik wordt genomen. De bestaande ontsluiting via het bestaande viaduct over de A4 op de Loevesteinse randweg is voldoende voor het ontsluiten van het plangebied.

5.2.2 Stedenbouwkundige randvoorwaarden

Met het stellen van randvoorwaarden wordt een goede stedenbouwkundige invulling van het complex op de locatie Sloterweg gewaarborgd. Dit wordt uitgewerkt in de volgende onderdelen:

- Bouwmassa
- Rooilijnen
- Bouwhoogte
- Water- en groenstructuur
- Verkeersstructuur
- Parkeren
- Veiligheid
- Architectuur /welstandseisen

Bouwmassa

De hoofdmassa en de hoofdentree van het complex zijn aan de centrale as gelegen. De entree ligt aan een voorplein dat in verbinding staat met de openbare ruimte van de hoofdstructuur.

Rooilijnen

De noordoost- en de noordwestgevel van het complex liggen elk in een representatieve rooilijn. Hierbij wordt ook de gevangenismuur gezien als een gevel. De beide gevels zijn goed zichtbaar resp. vanaf de snelweg A4 en vanaf de centrale as en moeten daarom een representatieve uitstraling hebben.

De bouwmassa mag gedeeltelijk afwijken van de rooilijnen; uitzonderingen zoals inspringingen, openingen en overkappingen zijn gezien de grote massa van het complex ook wenselijk.

Op de noord-oost hoek, het kruispunt van de twee rooilijnen, en op de noord-west hoek heeft het complex een architectonisch sculpturaal accent, dat de representatieve functie van de gevels benadrukt.

Bouwhoogte

Bepalend voor de bouwhoogte is het Luchthavenindelingsbesluit (LIB). Voor het Justitieel complex komt dit neer op een bouwhoogte van 17 tot 20 meter ten opzichte van - 4.00 NAP vlak.

Water- en groenstructuur

De openbare ruimte van Schiphol Noordwest refereert aan de grootte en de weidsheid van het polderlandschap waaruit het voortkomt. De gebouwen aan de hoofdstructuren staan in het gras. Voetpaden en wegen bevinden zich op enig afstand van de gevels. Het complex komt op een respectvolle afstand van de infrastructuur te liggen in het gras.

Verkeersstructuur

De hoofdontsluiting van het complex vindt plaats vanaf de centrale as. Daarnaast is ook aan de zuidwestzijde van het complex een ontsluiting mogelijk. Aan de noordoostzijde wordt geen verkeersontsluiting van betekenis voorzien.

Parkeren

De parkeerbehoefte voor het justitieel complex moet op de eigen kavel opgelost worden. Indien wordt gekozen voor parkeren op maaiveld, dient dit zo georganiseerd te zijn dat in de toekomst zonder grote moeilijkheden de overstap naar gebouwd parkeren gemaakt kan worden.

Architectuur

Het Justitieel Complex wordt een gebouw van bijzondere betekenis. Dat wordt ook in de architectuur tot uitdrukking gebracht. Het Atelier Rijksbouwmeester heeft het Ruimtelijk Ambitiedocument Justitieel Complex Schiphol opgesteld, waarin alle eisen met betrekking tot architectuur en beeldkwaliteit worden verwoord.

Milieu aspecten

De Rijksgebouwen heeft voor wat betreft het realiseren complex gekozen voor een design and build constructie. Hiervoor zullen meerdere partijen worden uitgenodigd. Aan alle deelnemers worden ook randvoorwaarden ten aanzien duurzaamheid en milieu opgelegd.

Voor duurzaamheid ligt de focus op het beperken van het energieverbruik en op de toepassing van duurzame materialen, met als doel onderhoud gedurende de exploitatiefase tot een minimum te beperken.

Specifiek:

Afval: afvalstoffen worden zoveel mogelijk gescheiden ingezameld en afgevoerd. Medewerkers zijn voor het afval dat op werkplekniveau ontstaat zelf verantwoordelijk voor het scheiden en inzamelen. Afvalpreventie vindt ook plaats door hiermee bij de inkoop van goederen rekening mee te houden.

Dienstverlening:

in het totale pakket van diensten en producten is het van belang dat duurzaamheid (de drie elementen people, planet, profit) een wezenlijk onderdeel is in de uitvoering en levering.

Energiebesparing:

Met betrekking tot energiebesparing dient de trias energetica te worden gevolgd:

- beperken van het energiegebruik
- (zoveel mogelijk) inzet van duurzame energie voor de resterende energiebehoefte
- inzet van energieefficiënte apparaten en voorzieningen

Energieverbruik:

Conform het VROM-beleid dient de nieuwbouw van het complex in de aanscherping van de EPC één stap voor te lopen op de wettelijk vereiste waarden. Daartoe dienen de EPC-waarden per gebouwfunctie de volgende waarden niet te overschrijden:

- kantoorfunctie: 0,8
- celfunctie: 1,7
- bijeenkomstfunctie: 1,8
- sportfunctie: 1,8.

GreenCalc:

Voor het complex dient een Green Calc-berekening te worden gemaakt (GreenCalc + versie 2.1). De Green Calc-score voor het gehele complex met uitzondering van de woonafdelingen in de justitiabelenzone dient minimaal 200 te zijn. Voor de woonafdelingen binnen de justitiabele zone dient een indicatieve berekening te worden opgesteld. (binnen de berekeningsmethodiek van GreenCalc is geen geschikte methode aanwezig om een cellencomplex, de justitiabelenzone, door te rekenen, vandaar de hiervoor een indicatieve berekening wordt gevraagd)

Materiaalgebruik:

Voor het materiaalgebruik wordt het programma Duurzame Bedrijfsvoering Overheid (DBO) gevolgd.

Materialen, hergebruik:

er dient te worden gestreefd naar het gebruik van materialen die gerecycled kunnen worden (bijv. puin-granulaat) of herwinbaar zijn (bijv. hout met FSC-keur). Hiertoe dienen materialen tevens zo te worden toegepast dat deze eenvoudig na sloop gescheiden kunnen worden en herbruikbaar zijn.

Materialen, hout:

al het hout in het project dient op een duurzame wijze geproduceerd te zijn. Dit dient aangetoond te worden met certificaten, bijvoorbeeld een FSC keurmerk. Zie ook relevante normen en documenten.

Milieubeheer:

de Opdrachtnemer is verantwoordelijke voor de administratieve verplichtingen voortvloeiend uit de wet Milieubeheer. De Opdrachtnemer dient een inspanning te leveren om de jaarlijkse milieubelasting verder terug te dringen en daarvoor de noodzakelijke maatregelen te nemen.

Onderhoud:

planmatige en (met name) niet-planmatige onderhouds- en herstelwerkzaamheden moeten tot een minimum beperkt worden om het primaire proces niet te verstoren.

5.3 Brandweer oefenterrein

De komst van het Justitieel Complex betekent voor het brandweer oefenterrein een verplaatsing van de propaanopslag tank en het bijbehorende vulpunt. In het bestemmingsplan is de nieuwe plek van deze voorzieningen geregeld. De verplaatsing zal door Schiphol worden uitgevoerd voordat het Justitieel Complex in gebruik wordt genomen. Tevens zal in de noodzakelijke nieuwe milieuvergunning het aantal bevoorradingen van de opslagtank worden vastgelegd.

5.4 Verkeer

Het stedenbouwkundig plan voorziet in de realisatie van een adequate wegenstructuur voor de ontsluiting van het gebied: Nieuwe infrastructuur is nodig voor het Justitieel Complex en het brandweer oefencentrum als ontsluiting naar het nieuwe vulpunt voor de propaantank.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Exploitatie

Onderdeel van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is het aspect exploitatie dat in afdeling 6.4 van de wet is geregeld. De wet verplicht de gemeente bij de vaststelling van een bestemmingsplan een besluit te nemen over het verhalen van kosten. De kosten die in het kader van grondexploitatie kunnen worden verhaald zijn wettelijk vastgelegd.

Met Schiphol Real Estate is een anterieure overeenkomst gesloten. Hiermee is het verhaal van kosten verzekerd, zodat het vaststellen van een exploitatieplan achterwege kan blijven.

6.2 Procedure Wet op de ruimtelijke ordening

Inspraak

De wet op de ruimtelijke ordening kent voor het bestemmingsplan geen verplichting meer voor het voeren van een inspraakprocedure. In de gemeentelijke inspraak verordening is het bieden van inspraak gekoppeld aan beleidsontwikkeling.

Het bestemmingsplan geeft uitvoering aan en is in overeenstemming met het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Schiphol dat als beleidskader voor de ontwikkelingen op Schiphol is vastgesteld.

In de participatieverordening 2008 is voor het bestemmingsplan ook geen participatie voorgeschreven.

Wettelijk vooroverleg

Het bestemmingsplan is voorgelegd aan de betrokken Rijksinstanties, de Provincie Noord-Holland en Waternet. Tevens is voor de aspecten water en externe veiligheid het advies ingewonnen van het Hoogheemraadschap Rijnland en de Veiligheidsregio Kennemerland.

De inspectie VROM heeft laten weten geen opmerking op het bestemmingsplan te hebben. Daarbij heeft de inspectie tevens aangegeven dat op basis van de sturingsfilosofie van de Nota Ruimte zij mede namens alle andere Rijksdiensten één Rijksstandpunt heeft verwoord.

Waternet heeft eveneens laten weten geen opmerkingen te hebben op het bestemmingsplan.

Van de hierna volgende instanties is wel een inhoudelijke reactie ontvangen.

Hoogheemraadschap Rijnland

Het Hoogheemraadschap Rijnland heeft bij brief d.d. 27 april 2009 een positief wateradvies uitgebracht. In het kader van de Bergings Rekening Courant Schiphol zijn afspraken gemaakt over de vereiste oppervlaktewater compensatie als gevolg van de toename verhard oppervlak. Tevens is een tekst suggestie gedaan voor de in de toelichting opgenomen beschrijving van het beleid van het Hoogheemraadschap. De toelichting van het bestemmingsplan is hierop aangepast.

Reactie Provincie Noord Holland

De Provincie merkt op dat de milieuvergunning nodig in verband met de verplaatsing van de propaanopslag en het daarbij behorende vulpunt op de brandweeroefenplaats (Broef) nog niet bij haar is aangevraagd. De benodigde milieuvergunning zal door de Luchthaven Schiphol worden aangevraagd.

De Provincie merkt op dat de locatie van het vulpunt op de plankaart niet correspondeert met het vulpunt in EV rapport. In het EV rapport van DHV is een aantal varianten beoordeeld. Belangrijkste uitkomst is verplaatsing van het vulpunt naar een zodanige plek dat het te realiseren justitieel complex buiten de invloedsfeer van de Broef komt te liggen. Dit uitgangspunt is vertaald naar het bestemmingsplan. Daarbij is er voor gekozen geen exacte plek vast te leggen, maar een vlak aan te geven waarbinnen een vulpunt kan worden gerealiseerd. Het nieuwe complex valt ten alle tijden buiten de invloedsfeer van de Broef.

De Provincie merkt op dat niet alle aanbevelingen van het RIVM zijn verwerkt. Welke aanbevelingen niet zouden worden opgevolgd wordt niet nader aangegeven.

Vanuit een oogpunt van zorgvuldigheid is het externe veiligheidsrapport van DHV voorgelegd aan het RIVM. Aan het RIVM is als beleidsuitgangspunt meegegeven het groepsrisico zo mogelijk nihil te houden.

De conclusie van het RIVM ten aanzien van het rapport van DHV is dat in het QRA de relevante ongevalsscenario's zijn uitgewerkt, maar dat voor enkele scenario's de toegepaste uitgangspunten niet correct zijn. Het rapport van DHV zal op dit punt worden aangepast.

Het RIVM geeft aan dat de onjuiste uitgangspunten in het rapport van DHV leiden tot een te grote PR-contour en een te klein invloedsgebied. Aangezien de PR-contour geen probleem is, is daarvoor volgens het RIVM geen herberekening noodzakelijk. Wel heeft het RIVM een herberekening uitgevoerd voor de invloedsgebieden van het vulpunt en opslagtank voor twee ongevalsscenario's. Te weten een warme BLEVE van de propaantankauto en een gaswolkexplosie na vrijkomen van propaan uit de ingeterpte tank. Het complex van de Rijksgebouwendienst ligt buiten de door het RIVM berekende invloedsgebieden.

Het RIVM heeft verder aangegeven dat de berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de thans geldende normen en dat nog niet is geanticipeerd op in voorbereiding zijnde regelgeving voor propaanopslag. Deze nieuwe rekenmethodiek zal waarschijnlijk leiden tot een kleiner invloedsgebied (circa 150 meter) in vergelijking tot de huidige aanpak.

Het RIVM geeft tenslotte nog aan dat bij voorkeur ook de start en landingbanen van de Luchthaven buiten het invloedsgebied van propaanopslag en het bijbehorende vulpunt moeten blijven. De dichtstbijzijnde start- en landingsbanen liggen op een afstand van ruim 400 meter.

De Provincie wijst er op dat in het plan voor de ontwikkeling van Schiphol Noord West rekening wordt gehouden met de realisatie van een aannemersterrein waar ook propaan opslag en verlading zal plaatsvinden. Bij de aanleg van het aannemersterrein en de daarvoor te realiseren opslagplekken en vulpunten zal rekening gehouden worden met de aanwezigheid van het complex van de Rijksgebouwendienst voorzien. Dit zal een regeling en verantwoording vinden in het bestemmingsplan Schiphol.

De Provincie merkt nog op dat de verantwoording van het groepsrisico ontbreekt. De toelichting is op dit punt aangevuld.

De Provincie wijst er op dat de invloed van de Rijksweg A-4 op luchtkwaliteit niet op een juiste wijze is meegenomen in het onderzoeksrapport. Het rapport is op dit punt aangepast.

De Broef maakt deel uit van de inrichting Schiphol. Schiphol is een gezoneerd bedrijfsterrein en de Broef ligt buiten het bedrijfsterrein en de gebiedsaanduiding geluidzone is voor dit plandeel niet correct. Het bestemmingsplan wordt op dit punt aangepast.

Reactie Veiligheidsregio Kennemerland

Op basis van artikel 13, lid 3 van het besluit externe veiligheid en de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen heeft de Veiligheidsregio Kennemerland positief geoordeeld over het bestemmingsplan en het daarvoor uitgevoerde externe veiligheidsonderzoek.

Vaststelling bestemmingsplan

In het kader van de vaststelling door de gemeenteraad is het ontwerp van het bestemmingsplan met ingang van 23 oktober 2009 voor de duur van zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn zijn vier zienswijzen ingediend. De zienswijzen hebben geen aanleiding gegeven tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

7 Juridische aspecten

7.1 Algemeen

De doelstelling van het bestemmingsplan “Schiphol Sloterweg Koetsierstraat” is het bieden van een juridisch kader voor de realisatie van een nieuw Justitieel Complex en het treffen van maatregelen aan het brandweeroefencentrum plaats op grond van externe veiligheid. De opzet van dit bestemmingsplan is met een relatief beperkt aantal bestemmingen zo overzichtelijk mogelijk gehouden.

7.2 Opzet regels en plankaart

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

Op de bij het bestemmingsplan behorende plankaart zijn alle noodzakelijke gegevens ingetekend. Op de plankaart wordt onderscheid gemaakt in bestemmingen en aanduidingen. De bestemmingen zijn de belangrijkste elementen. De op de plankaart opgenomen bestemmingen zijn in overeenstemming met de Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP). Het SVBP bepaalt kleur en codering van de bestemmingen. De bestemmingen zijn op het renvooi weergegeven in alfabetische volgorde. Elke op de plankaart weergegeven bestemming is gekoppeld aan een bestemmingsregel in de regels. De regels laten vervolgens bij elke bestemming zien op welke wijze de gronden binnen de desbetreffende bestemming gebruikt mogen worden. Daarbij wordt onder meer verwezen naar aanduidingen op de kaart. Aanduidingen geven in samenhang met de regels, duidelijkheid over datgene wat binnen een bestemmingsvlak al dan niet is toegestaan.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken;

- De ‘Inleidende regels’ bestaan uit een begrippenlijst en regels met betrekking tot de wijze van meten’.
- De ‘Bestemmingregels’ zijn te onderscheiden in regels voor ‘gewone’, rechtstreekse bestemmingen, uit te werken bestemmingen en dubbelbestemmingen.
- De ‘Algemene regels’ hebben in principe betrekking op alle bestemmingen, inclusief uit te werken bestemmingen en dubbelbestemmingen.
- De ‘Overgangs- en slotregels’ bestaan het overgangsrecht (voor bestaande bouwwerken en bestaand gebruik dat van het bestemmingsplan afwijkt) en de naam waaronder het plan moet worden aangehaald.

7.3 Inleidende regels

Het eerste hoofdstuk bevat inleidende regels. In artikel 1 is een aantal in de voorschriften gehanteerde begrippen gedefinieerd. In artikel 2 is de wijze van meten vastgelegd met betrekking tot bijvoorbeeld de hoogte van gebouwen.

7.4 Bestemmingsregels

7.4.1 Bestemmingen

Bedrijf - Brandweer oefen centrum (B-BRO)

Binnen deze bestemming is de reeds in het vigerende bestemmingsplan opgenomen bestemming overgenomen. Het bestemmingsplan houdt wel rekening met de noodzakelijke verplaatsing van de opslagtank en het vulpint voor propaan. Middels een aanduiding op de plankaart is de nieuwe plaats van de opslagtank en vulpunt vastgelegd.

Maatschappelijke - Justitiële inrichting

Binnen deze bestemming is de nieuwbouw van de justitiële inrichting mogelijk gemaakt.

7.4.2 Dubbelbestemmingen

Leidingen Water (Lw1)

Leidingtracés van bovenlokaal belang zijn bestemd als 'Leidingen'. Binnen het plangebied betreft het een waterleiding evenwijdig aan de Sloterweg en een aftakking evenwijdig aan de Koetsierstraat. De voor 'Leiding-water - Dubbelbestemming' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor een watertransportleiding.

7.5 Algemene Regels

In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen die betrekking hebben op het gehele plangebied en alle andere regels in het bestemmingsplan.

Het betreft regels ten aanzien van aantal algemene bepalingen omtrent vrijstelling van regels, algemene afwijkingen en de antidubbelbepaling.

In de algemene regels is ook een regeling opgenomen van de zones van het Luchthaven indelingsbesluit. Dit omdat het gehele plangebied valt binnen het Luchthaven Indelingsbesluit. De in het bestemmingsplan regeling heeft betrekking op de vogel aantrekkende werking en de toegestane bouwhoogten.

Teneinde te kunnen afwijken van de LIB hoogte tot de op de plankaart aangegeven bouwhoogte is een afwijkingsbevoegdheid voor Burgemeester en wethouders opgenomen na verkregen ontheffing van de minister van VROM.

7.6 Overgangs- en slotregels

7.6.1 Overgangsrecht

Het overgangsrecht onder heeft tot doel de rechtszekerheid te verzekeren ten aanzien van bouwwerken, die op het tijdstip van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan gebouwd zijn of op grond van een reeds verleende of een nog te moeten afgeven bouwvergunning, gebouwd mogen worden en afwijken van de bebouwingsregels in dit plan. Zij mogen blijven staan of, als een bouwvergunning is verleend,

gebouwd worden zolang de bestaande afwijking maar niet vergroot wordt en het bouwwerk niet (grootendeels) wordt vernieuwd of veranderd.

Ook het gebruik van gronden en daarop staande opstallen dat – op het tijdstip dat het bestemmingsplan rechtsgeldig wordt – afwijkt van de gegeven bestemming is in het overgangsrecht geregeld. Het afwijkende gebruik mag worden voortgezet of worden gewijzigd in een andere, zolang de afwijking van het bestemmingsplan maar niet vergroot wordt.

7.6.2 Slotregel

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

7.7 Handhaafbaarheid

Het bestemmingsplan is het juridische instrument om te bepalen welke ruimte voor welke bouw- en gebruiksactiviteiten aangewend mag worden. In dit bestemmingsplan zijn voorschriften opgesteld waarbij het bestaande gebruik van gebouwen en bouwwerken in principe het uitgangspunt vormt. Dit betekent dat de huidige situatie in regels is vastgelegd. Het handhavingsbeleid is erop gericht dat deze regels ook worden nageleefd. Het bestemmingsplan bindt zowel burgers als de gemeente en is dan ook de basis voor handhaving en handhavingsbeleid.

Handhaving is van cruciaal belang om de in het plan opgenomen ruimtelijke kwaliteiten ook op langere termijn daadwerkelijk te kunnen 'vasthouden'. Daarnaast is de handhaving van belang uit een oogpunt van rechtszekerheid: alle grondeigenaren en gebruikers dienen door de gemeente op eenzelfde manier aan het plan gehouden te worden.

Met deze oogmerken is in dit bestemmingsplan allereerst gestreefd naar een groot mogelijke eenvoud van de voorschriften. Hoe groter de eenvoud (en daarmee de toegankelijkheid en leesbaarheid), hoe groter de mogelijkheden om in de praktijk toe te zien op de naleving van het bestemmingsplan. Ook geldt hoe minder 'knellend' de voorschriften zijn, hoe kleiner de kans dat het met de voorschriften wat minder nauw wordt genomen. In de praktijk worden op de lange duur vaak alleen die regels gerespecteerd, waar betrokkenen de noodzaak en de redelijkheid van inzien.

Onder handhaving wordt niet alleen het repressief optreden verstaan, maar ook preventie en voorlichting. Repressief optreden bestaat uit toezicht en opsporing en in het verlengde daarvan - na afweging van belangen, waaronder de effectiviteit van het optreden - correctie, bestaande uit sancties en maatregelen. De sancties en maatregelen kunnen bestaan uit het stilleggen van activiteiten, aanschrijvingen, bestuursdwang, strafrechtelijk optreden en de dwangsom. Preventief handelen bestaat uit voorlichting en het vooroverleg voor het indienen van een aanvraag om een vergunning en voorts het weigeren van de vergunning en eventuele vrijstellingen.