

Betreft het aandachtsgebied Zeewolde over de komst van:

- A. Megakazerne
- B. F35 op Lelystad Airport

Geachte heer/mevrouw,

Hieronder vindt u onze zienswijze op de NPRD en ingebrachte MER.

// A //

Locatiekeuze Megakazerne

De Megakazerne heeft direct en onomkeerbare gevolgen voor de dorpskern en het buitengebied van Zeewolde. De lokale politieke partij Leefbaar Zeewolde, sinds haar politieke bestaan vanaf 1998 de grootste partij in Zeewolde, wil met deze zienswijze haar grote zorgen uitspreken over de voorkeurslocatie voor het grootschalige kazerneterrein aan de Spiekweg in Zeewolde.

Overeenkomstig de gemeentelijke beleidskaders en de kernwaarden van onze gemeenschap vinden wij de locatiekeuze voor Spiekweg onaanvaardbaar.

Er is in Zeewolde wel een gebied beschikbaar waar met vergelijkbare parameters deze Megakazerne geplaatst kan worden zonder de beleidskaders en onze kernwaarden aan te tasten. Dit is het gebied Oosterwold.

Hieronder benoemen we waarom wij vinden dat de locatie Spiekweg voor ons een onaanvaardbare keuze is. Daarna benoemen we waarom locatie Oosterwold een beter alternatief is.

Locatie Spiekweg is een onaanvaardbare keuze

/1/

De locatie Spiekweg staat haaks op wat Zeewolde is en wil blijven: een groene, rustige en duurzame gemeente met ruimte voor landbouw, natuur, recreatie en een relatief kleinschalige dorpsgemeenschap. De aanleg van een Megakazerne aan de Spiekweg zal leiden tot het onomkeerbare verlies van vruchtbare landbouwgrond, waarmee niet alleen de lokale voedselproductie en economische veerkracht onder druk kan komen te staan, maar ook het ruimtelijk evenwicht wordt aangetast.

De aanleg van een Megakazerne past hier niet volgens de vastgestelde Structuurvisie van 2022, de Toekomstvisie 2040 en de huidige Omgevingsvisie van Zeewolde, waarin behoud van het natuurlijke en dorpse karakter centraal staat en met name dit gebied hier een belangrijk onderdeel van uitmaakt.

/2/

Met de start in 1996 van het IIVR (Integrale inrichting Veluwe Randmeren) is begonnen om het Randmerengebied te verbeteren. Vele 10-tallen miljoenen zijn hier ingestoken.

Met het vorderen van de inrichting blijkt dat het Randmerengebied en de omliggende ruimte voor de 10 gemeenten en 3 provincies (Gelderland, Utrecht, Flevoland) steeds meer in waarde toe te nemen.

Een belangrijk aspect is dat er meer en steeds betere mogelijkheden zijn gekomen voor kortdurende ontspanning en verblijf. Veel inwoners van de Randstad weten ons gebied hiervoor inmiddels te vinden. Niet voor niks is onze Structuurvisie 2022 en onze Toekomstvisie 2040 ingericht op deze toeristische en recreatieve activiteiten. Een Megakazerne aan de Spiekweg zal daar een serieus negatieve inbreuk op gaan geven.

/3/

De locatie Spiekweg is onderdeel in het NNN. In de NPRD en MER lezen we dat de defensiekazerne en de natuur en ecologische waarde van het plaatsingsgebied goed samengaan. Wij betwijfelen dat. Het is algemeen bekend dat de komst van mens, verblijf en machine altijd een verstorende factor zal zijn. In welke mate kunnen wij niet beoordelen, maar met eenvoudig te stellen dat er mitigerende maatregelen genomen kunnen worden, lijkt ons een duidelijke onderschatting aangezien dit gebied een belangrijke verbinding is tussen het Horsterwold (stille gebied) en de Veluwe Randmeren.

/4/

Naast de ruimtelijke en de ecologische impact, maken wij ons grote zorgen over de bereikbaarheid van en naar Zeewolde. Hoe goed men ook zijn best doet om de wegen rondom de kazerne aan te passen; de ontsluiting richting de A28 blijft een structureel probleem. De bestaande verkeersdruk – nu al problematisch – zal alleen maar verder toenemen. De komst van duizenden militairen en ondersteunend personeel, plus het bijbehorende logistieke verkeer, zal de mobiliteit ernstig onder druk zetten. Het huidige rapport, gebaseerd op gegevens uit 2018 en met een horizon tot 2030, is niet passend voor een project dat pas na 2035 gerealiseerd zal worden.

Wij verwachten daarom, voordat verdere besluitvorming over de kazerne op deze locatie gaat plaatsvinden, dat een nieuw en actueel mobiliteitsonderzoek wordt uitgevoerd waarin een realistisch tijdspad wordt meegenomen.

/5/

Defensie schat beide locaties voor huisvesting (woningbouw) hetzelfde in. Dit valt te betwijfelen. Langs en rond de A28 is het aantal mogelijkheden voor huisvesting beperkt, Almere is op 20 km afstand, Zeewolde op 7 km afstand.

Daar tegenover zitten de echte mogelijkheden tot woningbouw juist in Flevoland West; Almere en Lelystad. Oosterwold ligt naast de grote stad Almere waardoor het probleem van mobiliteit veel kleiner is. In Almere moeten veel nieuwe woningen worden gerealiseerd maar vooral ook arbeidsplaatsen. 1+1=3 zou Leefbaar Zeewolde zeggen. Wonen zou daarom voor Oosterwold veel beter moeten scoren dan Spiekweg.

Oosterwold is ruimtelijk gezien een beter alternatief:

/1/

Belangrijke ruimtelijke aspecten voor de megakazerne zijn:

- de mobiliteit
- bereikbaarheid
- beschikbaarheid van woningen
- arbeidsmarktpotentie.

Al deze aspecten scoren een overduidelijke plus als je die afweegt tegen locatie Spiekweg.

/2/

In blad 74 en 75 van het Milieueffect rapport wordt Oosterwold als minder geschikt bestempeld omdat het interfereert met woningplannen Oosterwold.

- Defensie heeft ongeveer 500 Ha voor de Megakazerne nodig maar in het kaartje Oosterwold wordt 1459 Ha aangeduid. 2/3 van het gebied blijft dus beschikbaar voor woningplannen.
- De huidige woningplannen in Oosterwold zijn een overgang tussen stad en platteland waarbij ongeveer 4 woningen per Ha is bedacht. Het cumulatieve aantal woningen wat wordt gemist met de komst van de megakazerne is dus ongeveer 2000. Het totale gebied Oosterwold op Zeewolde grondgebied is 2350 Ha. Met 4 woningen per Ha is dit potentieel 9350 woningen. Met 5 woningen per Ha op het resterende grondgebied kunnen 9250 woningen worden gerealiseerd.
- Conclusie: het is een positieve en ongekende situatie dat voor een bedrijfsmatige activiteit waar 5000-7000 mensen zullen gaan werken er op minder dan 10 km (fiets) afstand in alle woningbehoefte voorzien kan worden. Dit is op locatie Spiekweg onmogelijk.

Hieronder willen we nog ingaan op een aantal specifieke items die in de MER beoordeling worden genoemd. Wellicht wilt u de voorgestelde aanpassingen in overweging nemen:

MER Deel A / blad 73 / tabel 6.1.3.2.

Lichthinder. Spiekweg. Aanpassen lichthinder naar “-“

De veronderstelling dat lichthinder door locatiekeuze Spiekweg beter zal scoren t.o.v. de andere locaties is niet waar. Zeker voor de aanliggende natuurgebieden (o.a. Horsterwold) en dierenleven is de lichthinder van wezenlijk belang en daarmee negatief.

Drinkwater. Oosterwold. Aanpassen naar “0/-“

Tegelijkertijd met het ontwikkelen van de kazerne in Oosterwold wordt ook Oosterwold zelf ontwikkeld. Voor de beschikbaarheid van drinkwater zal in Oosterwold een ontwikkeling hiervoor moeten gaan plaatsvinden, los van of er wel of niet een kazerne komt. Het is daarom niet terecht dat een vergelijking wordt gemaakt op basis van de huidige situatie. De toekomstige situatie hiervoor zal daarom beter zijn.

Natuurnetwerk Nederland. Spiekweg. Aanpassen naar “-“

De schade aan NNN door komst van de kazerne is groot en laat zich niet/nauwelijks mitigeren vanwege dat dit gebied de bestaande verbindingszone is tussen Horsterwold en Veluwe Randmeren. Daarom moet de beoordeling “-“ zijn i.p.v. “0/-“

Recreatie. Spiekweg. Aanpassen naar “- -“

Een kazerne is een grove inbreuk in de bestaande recreatieve-toeristische ruimtestrook langs de Veluwe Randmeren. De huidige “-“ staat niet in verhouding met hoe het gebied nu voor recreatie van grote aanvullende waarde is.

Wonen. Oosterwold Aanpassen naar “++“

Alle woningen nodig voor 5000-7000 mensen kunnen in de nabijheid gerealiseerd worden.

Energie netwerken. Oosterwold. Aanpassen naar “++“

Naar verwachting/planvorming zal met de komst van een nieuw 380KV route over grondgebied van Zeewolde, tussen de A27 en kanaal ‘De Hoge vaart’, begin 2030 een nieuw verdeelstation worden gemaakt. Energienetwerken zijn dan direct voorhanden.

Defensiegebruik. Score verhouding Spiekweg-Oosterwold. “0” t.o.v. “-“.

* Geschiktheid voor dronegebruik.

Wat de reden is waarom Oosterwold minder geschikt zou zijn voor dronegebruik is niet duidelijk. Voor Oosterwold en in de nabijheid gelegen windmolens hebben een beperkte levens duur. De nabijheid van Lelystad Airport en ligging in de CTR hoeven professioneel gebruik van drones niet in de weg te staan. Er lijkt in de beoordeling uitgegaan te zijn van een bestaande situatie. Maar die is aanpasbaar met naar waarschijnlijk minimale kosten. De beoordeling kan daarmee naar onze mening als gelijkwaardig worden ingeschat.

* Landschappelijke inpassing.

In de beoordeling hiervoor lijkt Defensie/Antea een bosrijke omgeving voor te staan. Er zijn 2 argumenten waarom dit voor Oosterwold positiever zou mogen scoren. En juist voor Spiekweg negatiever.

Voor de Spiekweg is de landschappelijke inpassing van de kazerne welhaast niet mogelijk. Gebouwen, huisvesting en machines doen altijd afbreuk aan de landschappelijke omgeving. De score voor de Spiekweg zou met “-“ beter worden ingeschat.

Voor Oosterwold is het ontbreken van bos/bomen waarschijnlijk de reden dat de score “-“ is aangegeven. Vanuit de huidige situatie is dit begrijpelijk. Maar als na aankoop direct begonnen wordt met functionele aanplant is in een periode van 8-10 jaar hier een functioneel bos aanwezig wat de jaren daarna kan blijven groeien. Hiervoor zijn geen mitigerende maatregelen nodig in tegenstelling tot gebied Spiekweg.

De komst van mens, verblijf en machines met een kazerne kan op inventieve wijze ingepast worden in de overgang stad naar platteland waarvoor dit gebied nu al bestemd is.

Impact op energiehoofdinfrastructuur. Oosterwold. Aanpassen naar “++“

Zie beschrijving hierboven bij Energie

Impact op woningbouwplannen.

- Spiekweg. Aanpassen naar “- -“

De komst van een Megakazerne Spiekweg zal een diepe negatieve impact hebben op de beschikbare en te bouwen woning voor inwoners van Zeewolde.

- Oosterwold. Aanpassen naar “0”

De komst van een Megakazerne Oosterwold wordt vanwege de beperking van woningbouw plannen in Oosterwold (ook verdere woningbouw in Almere) niet als een beperking gezien vanwege de wenselijkheid voor meer grootschalige werkgelegenheid. De invulling van Oosterwold is nu 4 woningen per Ha. Met een

beperkte woning verdichting in de rest van Oosterwold is het cumulatieve tekort op te vangen. Er is daarom geen reden aanwezig voor de huidige “- -” score.

MER NPRD Deel B

“Keuze voor een Voorkeursalternatief behoefte.”

Graag geven we nog enkele opmerkingen ter overweging.

MER Deel B / Blad 202/ , 5.2.

Keuze voor Voorkeursalternatief per behoefte

Tabel 5.1

- De woonomgeving Oosterwold wordt in deze tabel onterecht beoordeeld als meeste impact. Op blad 204 tweede alinea staat in de tekst dat de score in Zeef 2 is aangepast, echter in tabel 5.1 als onderbouwing voor Zeef 2 is dit nog steeds de maximale score. Dit lijkt dus niet aangepast.

- Perspectief Natuur. Er wordt naar onze mening onvoldoende rekening gehouden met de verbindingszone die dit gebied inneemt doordat het tussen het Horsterwold en Veluwe Randmeren ligt.

Blad 204: Keuze voorkeursalternatief.

Bij de opsomming van voordelen Spiekweg t.o.v. Oosterwold

- “kosten zijn relatief minder groot dan bij Oosterwold”. Bij een grote investering voor de Megakazerne is in het totaal plaatje het verschil relatief weinig. Dit kan naar onze mening daarom niet aangemerkt worden als een positieve overweging.

- “Spiekweg ligt dichtbij huidige oefenterreinen en huidige kazernes”. De NPRD lijkt hierin niet consequent. Bestaande kazernefaciliteiten Stroe en Ermelo kunnen de komst van de Megakazerne gedurende de bouw opvangen. Op de Megakazerne wil Defensie verschillende ondersteunende functies integraal kunnen ontplooien. En hier wordt ingebracht dat hemelsbreed 10 km minder afstand ten opzichte van Oosterwold een positieve inbreng geeft? Waarom is dit dan nu belangrijk en onderscheidend?

Bij de opsomming van voordelen Oosterwold boven Spiekweg kunt u overwegen deze toe te voegen:

- Arbeidsmarkt potentie is beter in de nabijheid aanwezig.
- Woonvoorziening is in de nabijheid te realiseren.

Tot slot: Beschouwing impact en keuze

De brede afweging voor een keuze tussen Spiekweg en Oosterwold voor de locatie van de Megakazerne mag zich niet alleen laten beperken tot de functionaliteit van de kazerne.

Alle andere overwegingen zoals mobiliteit, bereikbaarheid, beschikbaarheid van woningen voor militairen en arbeidsmarktpotentie moeten daarin meegenomen worden.

Daarbij mag verwacht worden dat medeoverheden die de situatie het beste kunnen inschatten voor het motiveren van de uiteindelijke keuze, hierin kunnen participeren.

Wij doen hierbij de oproep aan Defensie en het kabinet om alle partijen die direct met de komst van de Megakazerne te maken hebben; gemeente Ermelo, Nijkerk, Zeewolde, Almere bij de besluitvorming over de locatie van de Megakazerne te betrekken.

Waar in de MER meerdere keren wordt aangegeven dat de locatiekeuze voor Spiekweg en Oosterwold op basis van analyse minimale verschillen laten zien, is het verstandiger de keuze voor de locatie in gezamenlijkheid te besluiten waarbij “Defensie-overstijgend” naar de situatie wordt gekeken.

Waarbij draagvlak, duurzaamheid en leefbaarheid leidende uitgangspunten zouden moeten zijn.

// B //

F35 op Lelystad Airport

MER Deel A. 6.8 Behoeft VIII. Jachtvliegtuigcapaciteit.

De komst van F35 jachtvliegtuigen naar Lelystad Airport zal in de provincie en gemeente Zeewolde een enorme negatieve impact op de leefkwaliteit gaan geven.

We kunnen begrip opbrengen dat de luchtmacht voldoende moet kunnen oefenen. Echter de keuze om dit in het dichts bevolkte deel van Europa te gaan opvangen, waarbij een locatie aangemerkt wordt waar het luchtruim al vol tot overvol zit, is moeilijk te bevatten.

Het volgende geven wij ter overweging:

In tabel 6.8.3 'overzicht van de belangrijkste effecten' scoort Lelystad Airport in een aantal gevallen een "0".

Dit lijkt ons niet correct als in de toekomst er woningbouw in de komende 5-15 jaar gaat plaatsvinden. Als voorbeeld de woningbouw ontwikkeling van Oostervold (10.000 woningen): De aanvliegeroute in noordoostelijke richting zal net als het groot commercieel handelsverkeer over deze toekomstige wijk gaan lopen. De vastgestelde hoogte via de B+ variant (toekomstige burgerluchtvaart route) is 2000 -1700 ft hoogte (650-550 mtr.). Dit zal niet zonder geluidsoverlast zijn. De score moet hier naar onze mening minimaal "o/-" of "-" zijn.

Een ander voorbeeld is dat er nauwelijks impact is aangemerkt op recreatie. Dit is erg onwaarschijnlijk. Aan- en uitvliegeroutes van Lelystad Airport zullen een grote geluidsaanslag zijn op het Veluwe Randmerengebied inclusief het Zeewolde gebied wat zich kenmerkt met recreatieve voorzieningen en verblijfsrecreatie. Het is onwaarschijnlijk dat er van 2300 sorties geen impact te verwachten zal zijn.

Wij verzoeken u de tabel voor Lelystad Airport opnieuw te beoordelen en te toetsen op de situatie zoals deze zich zal ontfouten na 2030 overeenkomstig de plannen die Flevoland in samenspraak met het Rijk gaat ontwikkelen.

In de presentatie van Defensie op 26 juni jl. in Zeewolde werd een kaartje getoond met de uitvliegeroutes en naderingen voor Lelystad Airport (Figuur 14). Dit kaartje wordt getoond in "Milieueffecten vliegactiviteiten Defensie PlanMER NPRD". Volgens dit kaartje zullen naderingen vol over het woninggebied Oostervold gaan én over het Horstervold wat als een bos met stiltegebied is aangemerkt. In hoofdstuk 9 Leemten in kennis, wordt 'Behoeft 8 toename gebruik jachtvliegtuigen' aangehaald dat QTE "als een civiele luchthaven als voorkeurslocatie verder onderzocht moet worden, de routes meer in detail beoordeeld moeten worden op uitvoerbaarheid". UNQTE. Dit had dus feitelijk al eerder beoordeeld moeten zijn.

Wij verzoeken u alle F35 vliegbewegingen én routes van vertrek en nadering van Lelystad Airport uitdrukkelijk in deze MER te betrekken met alle mogelijke negatieve effecten die dit met zich meebrengt.

Geluidsbelasting dB-A en dB-C.

De geluidsbelasting diagrammen en getallen die worden getoond bij geluid van jachtvliegtuigen zijn met geluidsniveau analyse parameter dB. Nergens staat vermeld dat in de berekeningen en metingen onderscheid is gemaakt met dB-A en dB-C. Dit is een grote tekortkoming in de NPRD en de MER. Voor een goede geluidsmeting moet naar onze mening het geluid van jachtvliegtuigen ook gemeten worden in geluidsparemeter dB-C, omdat daarmee de geluidsdruk van lage frequenties beter te beoordelen is dan met dB-A.

Vanwege dat in geen van de ter beoordeeling liggende documenten NPRD en MER de dB-C wordt getoond en aangewezen is als geluidsmeting paremeter, geeft dit naar onze mening aan dat de geluidsberekeningen en diagrammen onvolledig zijn en daarom feitelijk onbruikbaar.

Wij verzoeken u voor verdere besluitvorming over de NPRD en MER aanvullend onderzoek en berekeningen te doen.

Dit zou overigens bij alle geluidsaspecten moeten zijn waarbij laagfrequent geluid te verwachten is.

Tenslotte,

We willen deze zienswijze besluiten met de constatering dat transparantie en communicatie vanuit Defensie en het Rijk richting gemeentebestuur en inwoners van Zeewolde marginaal is en is geweest. U heeft wel contact gezocht met bewoners van Spiekweg maar verdere betrokkenheid is er in Zeewolde niet gezocht. Zowel in het traject NRD – NPRD als nu in aanloop naar de NPRD & MER zijn Zeewolde en inwoners pas meegenomen nadat hiervoor het verzoek van onze kant bij Defensie was gedaan. We vragen en verwachten dat Defensie hierin een betere en constructievere houding zal aannemen.

Namens fractie Leefbaar Zeewolde
Evert Ekker

