



DEFENSIE PIJPLEIDING ORGANISATIE

# DPO KB10 KLAPHEK BEST

## NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU

18 JANUARI 2024



WSP NEDERLAND B.V.  
GAETANO MARTINOLAAN 50  
6229 GS MAASTRICHT

+31 (0)88 910 20 00  
wsp.com

PROJECTNUMMER  
DPRO-71

DOCUMENTNUMMER  
DPRO71-N-10, versie 3

## COLOFON

### RAPPORTHISTORIE

1	27 oktober 2023	Initiële versie
2	10 oktober 2023	Aangepast n.a.v. commentaar op concept versie
3	27 oktober 2023	Aanpassing op laatste punten op v2

### VERANTWOORDING

Dilly Boer  
Tijn Kooij  
Diederik den Houting

### CONTACTGEGEVENS

Dilly Boer  
+31 6 23 22 74 85  
dilly.boer@wsp.com

## AUTORISATIE

PROJECTNUMMER	DOCUMENTNUMMER	VERSIE	STATUS
DPRO-71	DPRO71-N-10	3	Definitief

OPGESTELD DOOR	FUNCTIE	DATUM	PARAAF
Dilly Boer	Senior jurist omgevingsrecht	27 oktober 2023	

GEVERIFIEERD DOOR	FUNCTIE	DATUM	PARAAF
Dilly Boer	Senior Jurist Omgevingsrecht	27 oktober 2023	

GOEDGEKEURD DOOR	FUNCTIE	DATUM	PARAAF
Dilly Boer	Senior Jurist Omgevingsrecht	27 oktober 2023	
Robert-Jan Niewenhuis	Projectleider DPO	27 oktober 2023	

# INHOUDS- OPGAVE

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>4</b>
1.1	Aanleiding project	4
1.2	Uitgangspunten tracé te vervangen kerosineleiding	4
1.3	Aanleiding milieueffectrapportage	5
1.4	Notitie Reikwijdte en detailniveau (NRD)	5
1.5	Betrokken partijen	6
1.6	Leeswijzer	6
<b>2</b>	<b>BESCHRIJVING PROJECT EN ONTWERPPROCES</b>	<b>7</b>
2.1	Doelstelling project	7
2.2	Proces tot nu toe	7
<b>3</b>	<b>BESCHRIJVING VOORNEMEN</b>	<b>9</b>
3.1	Het Voornemen	9
3.2	Alternatieven	10
<b>4</b>	<b>MILIEUEFFECTENRAPPORTAGE</b>	<b>11</b>
4.1	Inleiding	11
4.2	Plan- en studiegebied	11
4.3	Referentiesituatie MER	11
4.4	Te onderzoeken milieuthema's	12
4.5	Beoordelingskader	13
<b>5</b>	<b>VERVOLG</b>	<b>16</b>
5.1	Besluitvormingsproces	16
5.2	Nadere detaillering procedure Ow	17
5.3	Omgeving en participatie	18
	<b>BIJLAGE 1A – LIGGING HUIDIG TRACÉ TOV DIJKTRAJECTEN</b>	<b>19</b>
	<b>BIJLAGE 1B – LIGGING HUIDIG TRACÉ TOV NATUUR</b>	<b>20</b>
	<b>BIJLAGE 1C – LIGGING HUIDIG TRACÉ TOV INFRASTRUCTUUR</b>	<b>21</b>

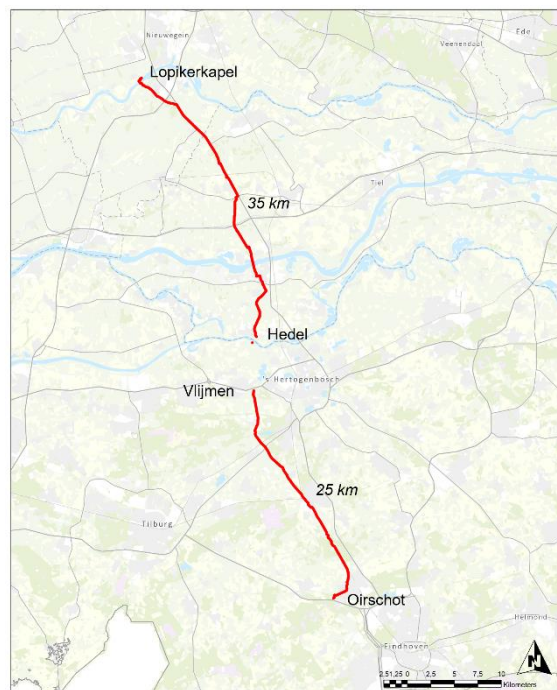
# 1 INLEIDING

## 1.1 AANLEIDING PROJECT

De Defensie Pijpleiding Organisatie (DPO) verzorgt in Nederland het transport van vliegtuigbrandstoffen naar militaire en civiele vliegvelden, grotendeels via ondergrondse pijpleidingen. Het Nederlandse pijpleidingennetwerk maakt onderdeel uit van het Central European Pipeline System (CEPS) van de NAVO. Dit netwerk voert door 5 landen (België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg en Nederland) en omvat 5.279 kilometer. DPO is verantwoordelijk voor het beheer, onderhoud en de bedrijfsvoering van het Nederlandse leidingstelsel. Dit leidingstelsel is kritisch voor de inzet van luchtmacht materieel en is een vitale schakel in de internationale militaire vliegtuigbrandstofketen (Minimum Military Requirement).

De 6 inch (ca. 17 cm) NAVO pijpleiding tussen Klaphek en Best is verouderd (aangelegd in 1954). Om de inzet te kunnen blijven waarborgen heeft de NAVO daarom verzocht de pijpleiding te vervangen door een nieuwe 10 inch (ca. 28 cm) pijpleiding. In 2022 is het pijpleidingtracé tussen Hedel en Vlijmen al vervangen en vergroot naar 10 inch over een lengte van ca. 7 km. Dit betekent dat er nog twee delen van in totaal 60 kilometer vervangen dienen te worden (Figuur 1-1):

1. Pijpleiding tussen Lopikerkapel –Hedel (35 km)
2. Pijpleiding tussen Vlijmen –Oirschot (25 km).



Figuur 1-1: Tracé te vervangen kerosineleiding.

## 1.2 UITGANGSPUNTEN TRACÉ TE VERVANGEN KEROSINELEIDING

Uitgangspunten bij ontwerpproces van het nieuwe tracé zijn:

1. Het nieuwe tracé zoveel mogelijk naast of in de nabijheid van het bestaande tracé;
2. Daar waar dat niet mogelijk is, het nieuwe tracé bundelen met bestaande pijpleidingen;
3. Als dat niet mogelijk is, dan het nieuwe tracé buiten bewoonde gebieden inpassen (daarbij rekening houdende met nieuwe uitbreidingsplannen, zoals de woningbouwopgave);
4. Bij het inpassen van het nieuwe tracé rekening houden met beschermde natuurgebieden, waterwingebieden, gewassen, en andere projecten binnen bijvoorbeeld energietransitie etc. (zoveel mogelijk boren onder kwetsbare/moeilijk bereikbare gebieden).

De nieuwe pijpleiding wordt aangelegd via verschillende uitvoeringsmethoden, afhankelijk van de locatie en technische mogelijkheden; een open ontgraving (OO) of via (horizontaal) gestuurde boringen (HDD). Uiteraard moet de bestaande leiding operationeel blijven totdat de gehele nieuwe leiding is aangelegd en in werking is.

### 1.3 AANLEIDING MILIEUEFFECTRAPPORTAGE<sup>1</sup>

Het voornemen is om de aanleg van een pijpleiding voor gevaarlijke stoffen mogelijk te maken, met een diameter van 10 inch en over een lengte van 60 kilometer. De voorbereiding van de besluitvorming vindt plaats onder huidig recht, de formele besluitvorming onder de Omgevingswet. De formele besluitvorming bestaat uit een projectbesluit dat wordt vastgesteld door de Minister van Defensie (in afstemming met zijn collega van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties), waarmee de nieuwe pijpleiding ruimtelijk mogelijk wordt gemaakt. In onderstaand kader is de regelgeving voor milieueffectrapportage weergegeven.

#### OMGEVINGSBESLUIT BIJLAGE V

J9 Buisleidingen voor (onder andere):

a. het transport van gas, olie of chemicaliën;

Er geldt een rechtstreekse m.e.r.-plicht in geval van de aanleg, wijziging of uitbreiding van een buisleiding met:

1°. een diameter van meer dan 0,8 m; én

2°. een lengte van meer dan 40 km.

Is het projectbesluit een besluit: dan is een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling nodig. Is het projectbesluit een plan (komt er een voorkeursbeslissing bij het projectbesluit) **én** vormt het een **kader** voor een besluit (niet nader gespecificeerd naar soort) over een project op bijlage V, dan moet een plan-milieueffectrapportage worden doorlopen.

Er wordt geen voorkeursbeslissing genomen, maar een voorkeursalternatief vastgesteld. Het projectbesluit kan ook andere toestemmingen bevatten. Het is nog niet duidelijk welke er in het projectbesluit worden meegenomen en of toestemmingen apart worden geregeld. Het is ook nog niet duidelijk of het projectbesluit een 'kader' zal vormen voor bepaalde besluiten. Wel is op 13 juni 2023 de kennisgeving van het Voornemen gepubliceerd.

Verder is het mogelijk dat de aanleg zorgt voor significante effecten (dan wel dat deze niet op voorhand kunnen worden uitgesloten) door bijvoorbeeld een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Als een passende beoordeling moet worden gemaakt, dan bepaalt artikel 16.36 lid 2 Omgevingswet dat een m.e.r. voor plannen wordt gevolgd<sup>2</sup>. Alleen bij kleine projecten of kleine gebieden is dit niet noodzakelijk. De omvang van dit project kan niet als 'klein' worden beschouwd, onder andere omdat de pijpleiding 12 gemeenten doorkruist. De initiatiefnemer heeft er, los van het wettelijk kader, voor gekozen om een m.e.r. te doorlopen. Dit biedt procedurele zekerheid, zorgt voor een gedegen onderbouwing van het projectbesluit en een groter draagvlak in de omgeving.

### 1.4 NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU (NRD)

Om de milieugevolgen van het project in kaart te brengen wordt een m.e.r. doorlopen. Eerst wordt bepaald wat de reikwijdte en het detailniveau van het MER is. De 'reikwijdte' geeft aan welke milieuaspecten worden

<sup>1</sup> M.e.r.: milieueffectrapportage, de procedure; MER: het milieueffectrapport, het document

<sup>2</sup> NB: er is een uitzondering op deze verplichting als het gaat om bepaalde aangewezen kleine gebieden en kleine wijzigingen die geen aanzienlijke milieueffecten hebben. Gezien de omvang van het project lijkt deze uitzondering hier niet van toepassing.

onderzocht en het 'detailniveau' betreft de diepgang en methode van het onderzoek, onder andere de beoordelingscriteria. Dit wordt vastgelegd in de NRD. Hierin zijn onder andere beschreven:

- Nut en noodzaak van het project;
- Beschrijven van mogelijke alternatieven;
- Welke milieuaspecten worden onderzocht;
- Het beoordelingskader en de schaal die wordt gehanteerd om de milieugevolgen te beoordelen;
- De te doorlopen procedure.

Deze concept-NRD wordt voor een periode van zes weken ter inzage gelegd. In deze periode worden de wettelijke adviseurs en betrokken bestuursorganen gevraagd om advies uit te brengen over de reikwijdte en het detailniveau. Daarnaast krijgt eenieder de mogelijkheid een zienswijze in te dienen op de concept-NRD.

De ontvangen reacties worden verwerkt in een reactienota. Hierin wordt onderbouwd aangegeven of en zo ja, hoe, de zienswijze wordt meegenomen in het MER. De reacties van belanghebbenden en/of bestuursorganen kunnen aanleiding zijn om de onderzoeksmethode en/of kaders aan te passen. Als het MER definitief is wordt het, met de reactienota, bij het ontwerp van het rijksprojectbesluit ter inzage gelegd.

---

## 1.5 BETROKKEN PARTIJEN

DPO is, in opdracht van de NAVO, initiatiefnemer van de beoogde aanpassing van de pijpleiding Lopikerkapel-Best. Het projectteam van DPO ontwerpt het tracé, maakt het technisch ontwerp en stelt de documenten en vergunningaanvragen op. De Minister van Defensie (in samenspraak met die van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) is bevoegd gezag voor het vaststellen van het projectbesluit. De pijpleiding doorkruist de provincies Noord-Brabant, Gelderland en Utrecht en de gemeenten Best, Boxtel, Culemborg, Heusden, Lopik, Maasdriel, Oirschot, 's-Hertogenbosch, Vijfheerenlanden, Vught, West Betuwe en Zaltbommel. Deze partijen worden nauw betrokken.

Verder zijn de Waterschappen de Dommel, Aa en Maas, Rivierenland en De Stichtse Rijnlanden, Rijkswaterstaat en ProRail betrokken als bevoegd gezag voor specifieke vergunningen.

Uiteraard wordt de omgeving (omwonenden, eventuele belangenorganisaties, gebiedsbeheerders enz.) betrokken bij het proces (zie paragraaf 5.3).

---

## 1.6 LEESWIJZER

Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van het project en ontwerpproces. Hoofdstuk 3 beschrijft het voornemen en mogelijke alternatieven en/of varianten die worden onderscheiden. Hoofdstuk 4 gaat in op de milieueffectrapportage. Hoofdstuk 5 bevat informatie over de procedure.

## 2 BESCHRIJVING PROJECT EN ONTWERPPROCES

### 2.1 DOELSTELLING PROJECT

De pijpleiding voor kerosine, voor de bevoorrading van militaire vliegvelden en burgerluchtvaart tussen Klaphek en Best moet worden vervangen. Deze pijpleiding is medio 1954 aangelegd en is inmiddels verouderd. De leiding heeft een capaciteitstekort en kent diverse dekkingsmanco's (te ondiepe ligging).

De NAVO hanteert een zogenaamd 'single fuel concept' (SFC). Het doel van het SFC is om het mogelijke gebruik van apparatuur te maximaliseren door slechts gebruik te maken van één vorm van brandstof (F-34). Als gevolg hiervan is een alternatieve vorm van aanlevering van brandstof, of het gebruiken van een ander soort brandstof niet realistisch.

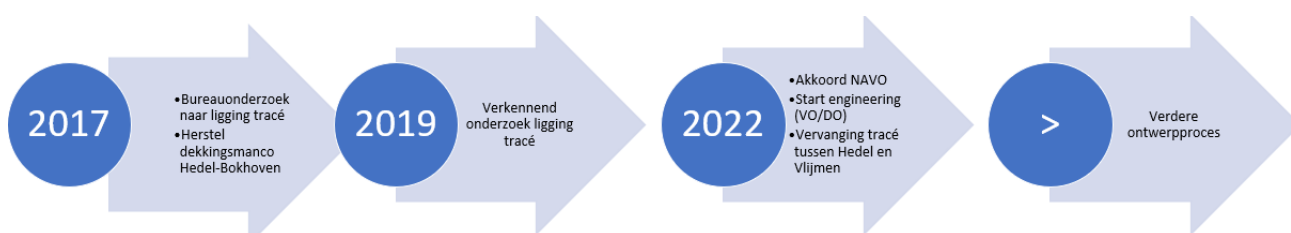
Om de betrouwbaarheid van de pijpleiding te kunnen blijven garanderen, heeft de NAVO DPO verzocht het verouderde deel van de leiding te vervangen over een lengte van 67 km. Het beoogde tracé doorkruist 3 provincies, 12 gemeenten en 4 waterschappen. De 6 inch (diameter is 17 cm) pijpleiding zal worden vervangen voor een 10 inch pijpleiding (diameter is 28 cm). Een deel van de leiding, tussen Hedel en Vlijmen (7 km) is twee jaar geleden al vervangen en vergroot, omdat deze de Maas te ondiep kruiste en daarom met voorrang moest worden vervangen.

Dit betekent dat nog twee tracédelen moeten worden vervangen:

1. Pijpleiding tussen Lopikerkapel –Hedel (35 km)
2. Pijpleiding tussen Vlijmen –Oirschot (25 km).

### 2.2 PROCES TOT NU TOE

In deze paragraaf wordt ingegaan op het verloop van het proces rondom de vervanging van de pijpleiding tussen Klaphek en Best tot dusver. Op het tracé hebben verschillende ontwikkelingen plaatsgevonden die relevant zijn in het licht van dit project en deze concept-NRD (Figuur 2-1).



Figuur 2-1: Visualisatie van proces tot nu toe.

#### 2017

In 2017 is een bureauonderzoek uitgevoerd naar een mogelijk tracé van de te vervangen pijpleiding. Hieruit zijn knelpunten (ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving, ruimtegebrek, enz.) naar voren gekomen, op grond waarvan niet overal het huidige tracé zou kunnen worden gevolgd. In 2017 is ook een dekkingsmanco op de pijpleiding ter hoogte van de kruising onder de Maas bij Bokhoven tijdelijk hersteld met zand en zinkmatten en stortsteen.

## 2019

DPO heeft in 2019 opdracht gegeven om een verkennend onderzoek naar de mogelijke ligging van een nieuwe pijpleiding te doen. Als onderdeel van het verkennend onderzoek zijn ook gesprekken gevoerd met gemeenten, provincies, Waterschappen, RWS, ProRail en enkele natuur(beheer)organisaties. De verkenning heeft geleid tot een voorlopige schets van een mogelijk nieuw tracé. In het MER wordt hier verder op ingegaan en al gemaakte keuzes onderbouwd.

## 2020-2022

Zoals al aangegeven is een deel van de leiding in deze periode vervangen, vanwege de ondiepe ligging onder de Maas en een noodzakelijke verplaatsing vanwege werkzaamheden aan de A59 rondom Vlijmen. Voor het vervangen van dit deel van het tracé zijn de ruimtelijke procedures en een m.e.r. reeds doorlopen<sup>3</sup>.

## 2022 en verder

Vervolgens heeft de NAVO opdracht gegeven tot het opstellen van een Voorlopig en Definitief Ontwerp (VO en DO) voor het resterende tracé van de leiding (60km). Dit proces is nu bezig, waarbij dus ook een milieueffectrapportage wordt doorlopen.

---

<sup>3</sup> Bestemmingsplannen in de gemeenten Maasdriel, 's-Hertogenbosch en Heusden en een provinciaal inpassingsplan van de provincie Gelderland.

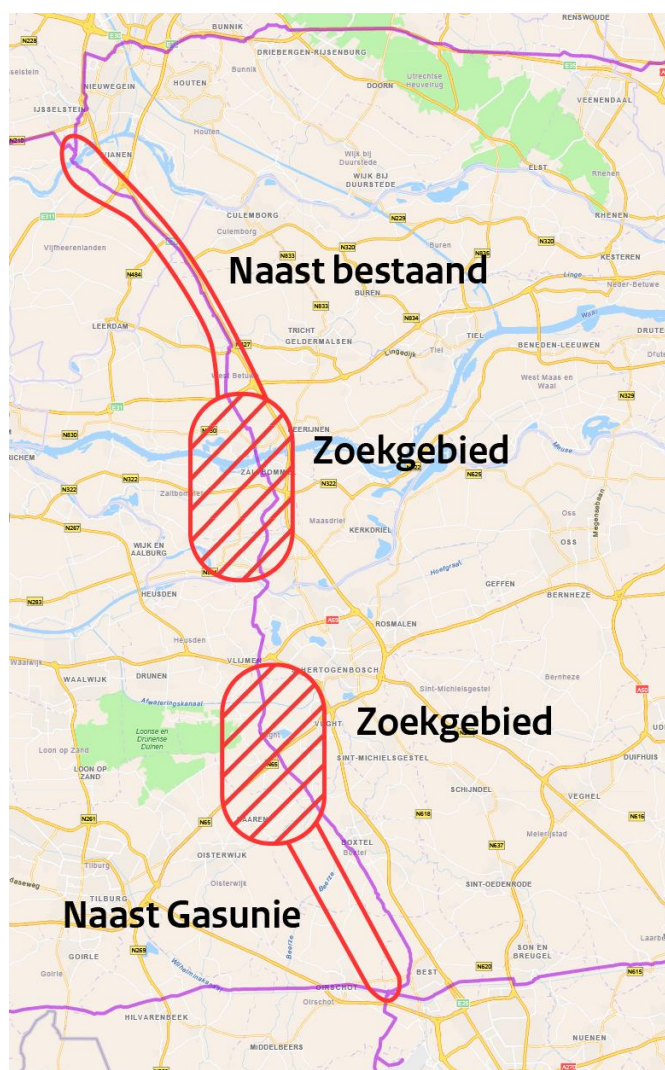


## 3 BESCHRIJVING VOORNEMEN

### 3.1 HET VOORNEMEN

Het voornemen bestaat uit het vervangen en vergroten van de bestaande pijpleiding tussen Klaphek en Best, over een lengte van 60 km. Op basis van de uitgangspunten die in paragraaf 1.2 zijn weergegeven en de reeds gevoerde gesprekken met stakeholders is het volgende tracé voorzien:

- Een groot gedeelte van het noordelijk deel van het tracé kan naast of in de buurt van de bestaande leiding worden aangelegd;
- Tussen Haaften en Hedel wordt gezocht naar een geschikt tracé;
- Tussen Cromvoirt en Boxtel wordt gezocht naar een geschikt tracé;
- Vanaf Boxtel tot aan Best zou de leiding gebundeld kunnen worden met de daar liggende leiding van Gasunie.



Figuur 3-1 schetsmatig overzicht voornemen

---

## 3.2 ALTERNATIEVEN

Een m.e.r. is een onderzoek naar de milieugevolgen van een voorgenomen activiteit. Op basis van art. 7.7 Wet milieubeheer moeten in het MER de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven worden beschreven. Een alternatief moet realistisch zijn. Dit betekent dat het alternatief technisch maakbaar, betaalbaar en probleemoplossend moet zijn. De noodzaak van een pijpleiding van voldoende capaciteit op het tracé Klaphek – Best, als onderdeel van het NAVO-netwerk staat vast als gevolg van een Minimum Military Requirement, die NAVO hanteert. Een alternatieve vorm van aanlevering van brandstof, of het gebruiken van een ander soort brandstof, is niet realistisch gezien het single fuel concept in het pijpleidingsysteem. Op dat vlak kunnen geen volwaardige, redelijke alternatieven worden ontwikkeld.

Er is een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke nieuwe ligging van het tracé<sup>4</sup>. Hierbij is gekeken naar fysieke belemmeringen, zoals bestaande bebouwing en kruisingen met infrastructuur/kunstwerken, maar ook met eigendomssituaties, globale milieueffecten, belangen omwonenden/andere betrokkenen. Hieruit is een eerste voorlopige schets van een mogelijk tracé naar voren gekomen. Het is mogelijk dat varianten worden gezocht op locaties waar knelpunten zijn geïdentificeerd en het huidige tracé niet kan worden gevolgd. In het MER wordt onderbouwd toegelicht welke keuzes er gemaakt worden voor de ligging van het nieuwe tracé.

---

<sup>4</sup> Zie paragraaf 2.2 en de afbeelding in paragraaf 3.1

## 4 MILIEUEFFECTENRAPPORTAGE

---

### 4.1 INLEIDING

In het MER worden de maatregelen die nodig zijn om de leiding te realiseren in detail beschreven en in kaart gebracht wat deze maatregelen voor milieueffecten veroorzaken. Het doel is om de milieueffecten inzichtelijk te maken ten behoeve van de besluitvorming. Dit wordt gedaan door:

- De milieueffecten te onderzoeken en deze te beschrijven in het MER. Wanneer er sprake is van een variantenafweging, of afwijking van het huidige tracé, worden de milieueffecten van deze verschillende varianten ook onderzocht en beschreven. Het gaat zowel om effecten tijdens de aanleg als na de realisatie. Na de beschrijving worden deze effecten beoordeeld.
  - Op basis van deze beschrijving en beoordeling wordt gekeken of aanvullende maatregelen nodig zijn om eventuele negatieve effecten te voorkomen, te mitigeren of te compenseren.
- 

### 4.2 PLAN- EN STUDIEGEBIED

Binnen een MER wordt onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied. Het plangebied beslaat het gebied waar de fysieke maatregelen voor de nieuwe pijpleiding zijn voorzien. Dit is de locatie waar de pijpleiding zal komen te liggen, of waar mogelijke alternatieve routes ontstaan als gevolg van vastgestelde knelpunten. Het studiegebied is het gebied waar de effecten van het project te verwachten zijn. Dit kan per milieuaspect verschillen, aangezien dit afhankelijk is van de reikwijdte van de effecten. Zo zijn bodemeffecten voornamelijk te verwachten op locaties waar fysieke maatregelen worden getroffen, terwijl bijvoorbeeld geluidseffecten verder reiken dan de locatie van de pijpleiding zelf. In het MER wordt het studiegebied per milieuaspect onderbouwd.

---

### 4.3 REFERENTIESITUATIE MER

In het MER worden de milieueffecten van de nieuwe pijpleiding (en/of varianten) bepaald ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige feitelijke situatie plus de situatie die op termijn ontstaat als gevolg van toekomstige zekere ontwikkelingen binnen en buiten het plangebied (bestemde en vergunde activiteiten die op korte termijn worden ingevuld). Dit laatste worden de autonome ontwikkelingen genoemd.

#### **HUIDIGE FEITELIJKE SITUATIE**

De referentiesituatie wordt in dit geval gevormd door de feitelijke situatie van de gronden op het geplande tracé, grotendeels het bestaande pijpleidingstracé, maar ook grondgebruik van nieuwe tracédelen. Hierbij is bijvoorbeeld de locatie van huidige gebouwen en infrastructuur, waterkeringen en beschermde natuur van belang. Ter indicatie is de ligging van het huidige tracé ten opzichte van verschillende gebieden toegevoegd in de bijlagen bij dit document (zie bijlage 1A, 1B en 1C).

#### **AUTONOME ONTWIKKELINGEN**

Met autonome ontwikkelingen worden ontwikkelingen bedoeld die met enige zekerheid zullen plaatsvinden, ook al gaat de voorgenomen activiteit (het vervangen van de pijpleiding) niet door. Concreet houdt dit in dat de referentiesituatie ervan uitgaat dat vastgesteld overheidsbeleid (en de gevolgen daarvan) ook wordt gerealiseerd. In het MER wordt gemotiveerd welke autonome ontwikkelingen wel en niet worden

meegenomen. Voorbeelden van autonome ontwikkelingen waar rekening mee wordt gehouden zijn woningbouwontwikkelingen of infrastructurele projecten zoals dijkversterkingen, de aanleg van wegen of zonneparken – en windparken.

## 4.4 TE ONDERZOEKEN MILIEUTHEMA'S

De kern van het MER is dat de gevolgen van een voorgenomen ontwikkeling op het milieu inzichtelijk worden gemaakt. Het detailniveau van het MER moet aansluiten op het detailniveau van het plan of het besluit waar het bij hoort, in dit geval het Projectbesluit van het Rijk. Het streven is om aspecten waar weinig of geen effecten worden verwacht, niet of slechts globaal te beschouwen in het MER. Na aanleg van de pijpleiding treden geen effecten meer op, met uitzondering van externe veiligheid. Daarom wordt, behalve dit aspect, voornamelijk de aanlegfase beschouwd. In de volgende paragraaf is aangegeven welke aspecten hiervoor relevant zijn en op basis van welke criteria deze aspecten worden beoordeeld. Als geen concrete criteria beschikbaar zijn, wordt zo mogelijk gewerkt met kengetallen.

Voor de meeste milieuaspecten wordt de beoordeling niet aan kwantitatieve effecten gekoppeld, maar aan een kwalitatieve effectbeschrijving onderworpen. Het uitgangspunt hierbij is 'kwantitatief waar mogelijk, anders kwalitatief'. De effecten ten opzichte van de referentiesituatie worden per criterium vertaald naar een kwalitatieve score op de volgende scoreschaal.

*Tabel 1 Scoreschaal bepalen milieueffecten*

Score	Verklaring
++	Positief effect
+	Licht positief effect
0	Geen effect / neutraal
-	Licht negatief effect
--	Negatief effect

## 4.5 BEOORDELINGSKADER

In onderstaande tabel zijn de nader te onderzoeken milieuaspecten met bijbehorende toetsingscriteria weergegeven. Per aspect is aangegeven op welke manier het onderzoek naar effecten zal plaatsvinden, kwalitatief (beschrijvend) of kwantitatief (technisch onderzoek).

Tabel 2 Beoordelingskader MER

Aspect	Toetsingscriteria	Beschouwing
Bodem en water Milieukundig en geohydrologisch onderzoek	Invloed op de bodem, grondwater en oppervlaktewaterkwaliteit en –kwantiteit	Kwalitatief/kwantitatief
Natuur tijdens aanleg Ecologie	Stikstofdepositie (en evt. andere effecten) op Natura 2000-gebieden Soortbescherming (Wet natuurbescherming)  Natuurnetwerk Nederland  - Natuurnetwerk Brabant - Gelders Natuurnetwerk	Kwantitatief  Kwantitatief  Kwalitatief (Nee, tenzij)
Archeologie	Invloed op mogelijke archeologische waarden in de bodem	kwantitatief
Geluid tijdens aanleg	Invloed op woonbebouwing	kwalitatief
Externe veiligheid	Verandering Groepsrisico en plaatsgebonden risico	Kwantitatief
Onontpofte oorlogsresten	Onderzoek naar mogelijk niet ontpofte oorlogsresten	kwantitatief
Energie en klimaat	Gebruik van 'schoon' materieel	Kwalitatief
Lucht	Invloed op luchtkwaliteit	Kwantitatief

### KORTE TOELICHTING PER ASPECT

#### Bodem

Voor het aspect bodem wordt gekeken naar de mogelijke invloed op de bodemkwaliteit ter plaatse van het nieuwe en bestaande tracé. Op basis van bodemkwaliteitskaarten zullen eventuele verdachte en saneringslocaties worden geïnventariseerd. Daarnaast zal er in het MER milieukundig en geohydrologisch onderzoek worden uitgevoerd.

## **Water**

Binnen dit thema wordt inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen van het vervangen van de pijpleiding zijn voor de waterhuishouding. Binnen deze beoordeling zullen relevante waterschappen betrokken worden (i.v.m. de watertoets). In het MER zal onderzoek worden uitgevoerd naar de effecten op de grondwaterhuishouding, kwaliteit van grond- en oppervlaktewater en de mogelijke aantasting van beschermde wateren of kunstwerken.

## **Natuur**

Voor het thema natuur wordt ingegaan op beschermde soorten (flora en fauna) en gebieden in de nabijheid van het tracé. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om beschermde flora- en faunasoorten, Natura2000-gebieden en gebieden die behoren tot Natuurnetwerk Nederland (Natuurnetwerk Brabant in de provincie Noord-Brabant). Stikstofdepositie en het effect op Natura-2000 gebieden speelt hierbij een belangrijke rol. Hiertoe dient een AERIUS- berekening uitgevoerd te worden. Daarnaast wordt hier gekeken naar de eventuele verplichtingen voortkomend uit het verwijderen van houtopstanden.

## **Archeologie**

Archeologie omvat de wetenschap die alle aspecten van de samenleving uit het verleden bestudeert aan de hand van materiële resten die door mensen zijn achtergelaten in de bodem. Uit de Erfgoedwet, en de daarin opgenomen Wet op de Archeologische Monumenten Zorg (WAMZ), volgt de verplichting om voor elk project waar bodemverstoring plaatsvindt een archeologische onderbouwing te verzorgen. Om de effecten op archeologie te bepalen dient bureauonderzoek en eventueel inventariserend veldwerkonderzoek uitgevoerd te worden.

## **Geluid tijdens uitvoering**

De pijpleiding is geen geluidsgevoelig object, en veroorzaakt geen geluidsbelasting voor de omgeving zodra hij in gebruik is genomen. Echter, kan er tijdens de aanlegfase mogelijk geluidshinder ontstaan als gevolg van de werkzaamheden aan de pijpleiding.

## **Externe veiligheid**

Voor het aspect externe veiligheid zal binnen het MER het plaatsgebonden risico en groepsrisico inzichtelijk worden gemaakt. Het plaatsgebonden risico (PR) wordt omschreven als 'het risico op een plaats, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval waarbij een gevaarlijke stof betrokken is (uitgedrukt in 'grenswaarde'). Het groepsrisico (GR) geeft de cumulatieve kansen per jaar per kilometer pijpleiding dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een pijpleiding en een ongewoon voorval met die pijpleiding (uitgedrukt in 'oriëntatiewaarde'). Om de contouren voor het plaatsgebonden risico en de hoogte van het groepsrisico te berekenen wordt een QRA uitgevoerd. Hierdoor kan het risico van het project afgewogen worden.

Daarnaast zullen de betreffende gemeenten ruimte moeten reserveren voor een belemmeringsstrook aan beide zijden van de buisleidingen. Binnen deze belemmeringsstrook gelden gebruiksbepalingen.

## **Ontpofte oorlogsresten**

Grote delen van Nederland, die oorlogsgebied vormde tijdens de Tweede Wereldoorlog, herbergen mogelijk nog ontplofbare oorlogsresten. Deze oorlogsresten dienen opgespoord te worden en indien aanwezig te worden verwijderd.

### **Energie en klimaat**

In 2050 wil Nederland klimaatneutraal zijn. Klimaatneutraal werken en elektriciteit op schone wijze opwekken worden hiertoe steeds belangrijker. Mede met het oog op stikstofdepositie dienen graaf- en aanlegwerkzaamheden waar mogelijk emissieloos te worden uitgevoerd.

### **Lucht tijdens uitvoering**

De werkzaamheden kunnen tijdens de aanlegfase leiden tot een toename van concentraties van bepaalde stoffen in de lucht. Naar verwachting zal dit niet leiden tot overschrijding van grenswaarden. De eventuele toename wordt bepaald.

## 5 VERVOLG

### 5.1 BESLUITVORMINGSPROCES

Voordat het project fysiek kan worden uitgevoerd, is onder andere een ruimtelijk besluit nodig. Hiervoor wordt één ruimtelijk besluit op rijksniveau voorbereid: een Rijksprojectbesluit. Met een dergelijk besluit kan de minister de omgevingsplannen van de verschillende gemeenten (en evt. provincies) in één keer aanpassen en zijn geen afzonderlijke ruimtelijke procedures bij de gemeenten nodig. Wel zijn voor de aanleg nog diverse andere vergunningen nodig, bijvoorbeeld voor grondwateronttrekkingen, kruisingen van waterkeringen en -wegen en/of spoorwegen, enz. Deze bevoegdheden blijven bij de diverse bevoegde gezagen, maar de minister van Defensie treedt hiervoor op als 'coördinerend bevoegd gezag'. De coördinatie zorgt ervoor dat, in samenspraak met andere overheden, alle procedures op elkaar worden afgestemd, de (ontwerp- en definitieve) besluiten tegelijk ter inzage liggen en de inspraakmomenten gecoördineerd worden. Onder de huidige wetgeving heet deze overkoepelende procedure de Rijkscoördinatieregeling (RCR). Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet (1 januari 2024) verandert de naam RCR in Projectprocedure.

#### Milieueffectrapportage (m.e.r.)

Ten behoeve van de besluiten wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De m.e.r. (de procedure) begint met deze concept-NRD, waarin de benodigde onderzoeken en het detailniveau daarvan worden beschreven.

De Projectprocedure bestaat uit de volgende stappen (zie ook figuur 5-1):

1. Kennisgeving voornemen;
2. Kennisgeving participatie;
3. Verkenning;
4. Voorkeursbeslissing/voorkeursalternatief
5. Projectbesluit.

### De projectprocedure



Figuur 5-1: Projectprocedure (Bron: IPO)

#### 1 en 2. Kennisgeving voornemen en participatie worden gecombineerd.

De Projectprocedure is begonnen met de kennisgeving van het voornemen en het voorstel voor Participatie (13 juni 2023). Iedereen kon reageren op de inhoud hiervan.



### 3. Verkenning: van tracé-alternatieven naar een voorkeursalternatief (VKA)

Normaal gesproken start dan de 'Verkenning'. Door de verkenning wil het bevoegd gezag inzicht krijgen in wat de opgave precies is, en of er relevante ontwikkelingen zijn voor de fysieke leefomgeving. Ook geeft de verkenning inzicht in de mogelijke oplossingen voor die opgave. In dit project is de Verkenningsfase in feite al doorlopen. In de afgelopen jaren is een verkenning gedaan naar mogelijke tracévarianten, overleg gevoerd met alle stakeholders en een aantal particulieren en zijn kostenramingen opgesteld. Op basis hiervan heeft de NAVO in 2021 opdracht gegeven tot het opstarten van een voorlopig en definitief ontwerp (VO/DO). Dit is in 2022 gestart. Als de voorbereiding van een project al ver is gevorderd op het moment dat de Omgevingswet in werking treedt, is het niet verplicht alle stappen over te doen. In dit geval start in feite een Planuitwerking. In deze fase worden tracé-varianten in beeld gebracht, op basis van de al uitgevoerde verkennende onderzoeken, de reacties hierop en eventuele andere tracévarianten. Ook wordt de milieueffectrapportage doorlopen. De eerste stap is deze concept-NRD, waarin wordt beschreven wat de reikwijdte en het detailniveau van de m.e.r. is. Het MER wordt bij het ontwerp van het projectbesluit ter inzage gelegd.

### 4. Voorkeursalternatief

Er wordt geen voorkeursbeslissing genomen, maar gewerkt met een 'voorkeursalternatief' (VKA), een voorkeursbeslissing is voor dit project niet verplicht. In het MER worden de tracé varianten beoordeeld en vergeleken op milieueffecten. Daarnaast worden ook andere aspecten, zoals techniek, kosten en toekomstvastheid in beeld gebracht. Op basis hiervan wordt een Voorkeursalternatief (VKA) bepaald en als voorstel ter inzage gelegd.

Op dit VKA zijn zienswijzen mogelijk. De minister van Defensie stelt vervolgens het VKA vast. In de afweging neemt de minister de zienswijzen mee en de adviezen van de provincies, gemeenten en waterschappen, de Commissie m.e.r. en de wettelijke adviseurs. Het VKA wordt vastgelegd in het Projectbesluit na medio 2024.

### 5. Projectbesluit (en benodigde vergunningen)

Het Projectbesluit beschrijft hoe het tracé eruitziet. Ook geeft het inzicht in de tijdelijke en permanente maatregelen en voorzieningen voor de fysieke leefomgeving die genomen moeten worden om het project te realiseren. Het ontwerp-Projectbesluit en de ontwerp-vergunningen worden samen met het MER ter inzage gelegd. Op het ontwerp-Projectbesluit en de ontwerp-vergunningen kan iedereen een zienswijze indienen. Na afweging hiervan wordt het definitieve Projectbesluit genomen. Dit is een juridisch besluit waar tegen beroep kan worden ingesteld bij de Raad van State. Na het definitieve Projectbesluit (en onherroepelijk worden van de vergunningen) kan de realisatie van de nieuwe tracédelen worden gestart.

---

## 5.2 NADERE DETAILLERING PROCEDURE OW

De procedurestappen onder de Omgevingswet zijn:

- Kennisgeving voornemen en participatie: verplicht in het geval van een voorkeursbeslissing. In dit project wordt geen voorkeursbeslissing genomen, maar er is toch voor gekozen een dergelijke kennisgeving te doen;
- Bevoegd gezag stelt reikwijdte en detailniveau vast en vraagt de wettelijke adviseurs om advies hierover.
- Opstellen van het MER;
- Ter inzage leggen van het MER en het ontwerp-projectbesluit en advies vragen aan de Commissie m.e.r.;
- Vaststellen en bekendmaken projectbesluit.

---

## 5.3 OMGEVING EN PARTICIPATIE

### **Formele participatie**

In juni 2023 is een kennisgeving gedaan van het Voornemen en hoe de participatie vorm wordt gegeven. In de periode na de kennisgeving is een online informatiebijeenkomst gehouden.

De wijze waarop met participatie wordt omgegaan is opgenomen in een Participatieplan. Dit plan wordt bijgesteld tijdens de verschillende fases in de procedure, als daarvoor aanleiding is. Zo wordt navraag gedaan op welke wijze de doelgroepen bij voorkeur betrokken willen blijven, welke onderwerpen de voornaamste interesse hebben en verdieping behoeven, welke zorgen en ook suggesties er zijn rondom het project. Dit kan leiden tot aanpassingen in het Participatieplan.

Onderdeel van de participatie is ook het voeren van gesprekken met grondeigenaren die percelen in eigendom hebben waarop het beoogde tracé is voorzien.

Er is een webpagina ingericht op de website van het ministerie van Defensie met actuele informatie over het project. Via deze weg is het ook mogelijk om contact op te nemen met het projectteam en ideeën te delen.

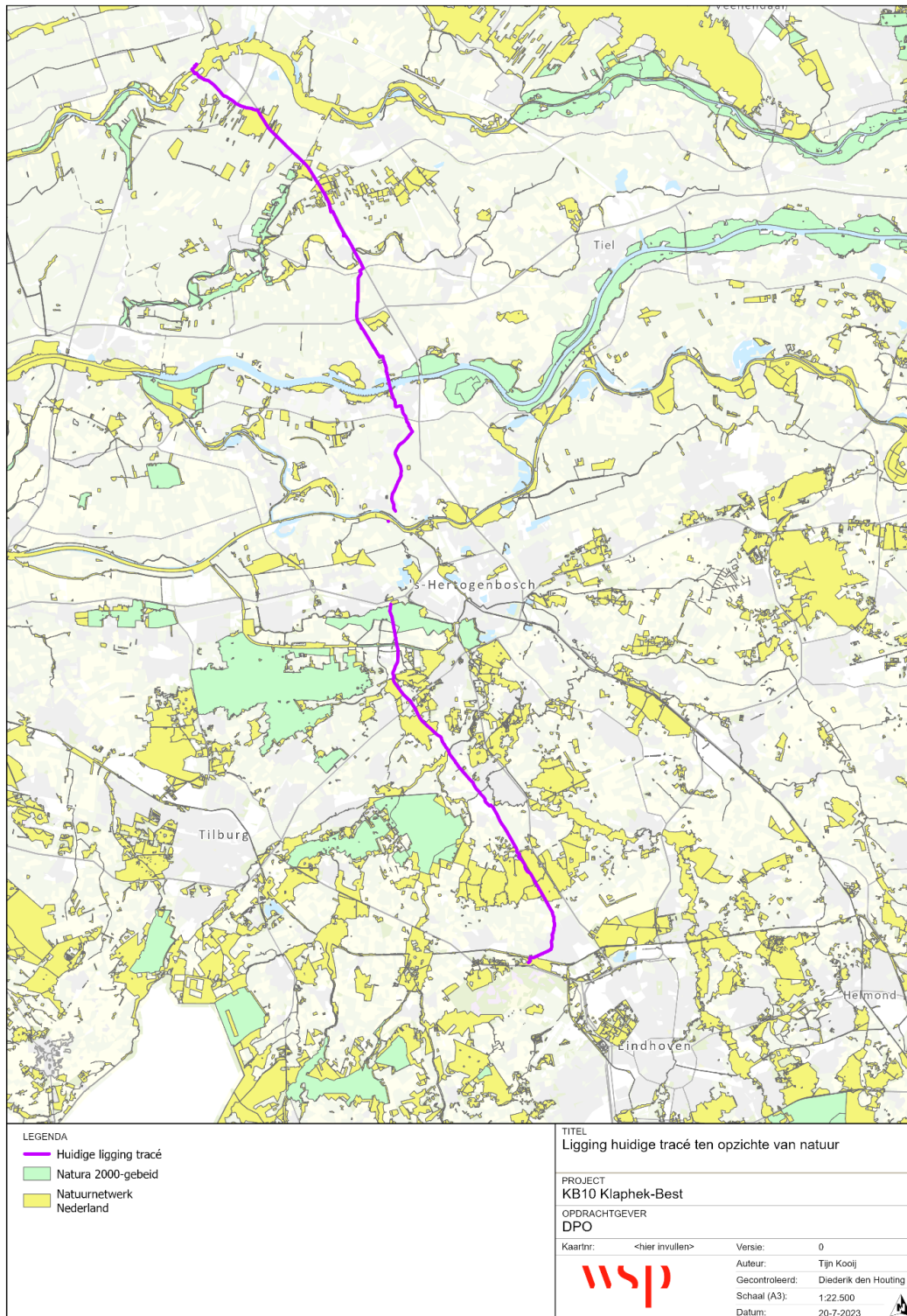
De voorliggende cNRD wordt gepubliceerd en er worden inloopavonden georganiseerd (online en/of fysiek) om informatie over het project te delen. Eenieder kan gedurende 6 weken reageren op de inhoud van de cNRD. In de publicatie van de terinzagelegging van deze cNRD wordt hierover meer concrete informatie gegeven.

Ook na deze fase volgt participatie, die aansluit op de fase die dan aan de orde is.

# BIJLAGE 1A – LIGGING HUIDIG TRACÉ TOV DIJKTRAJECTEN



# BIJLAGE 1B – LIGGING HUIDIG TRACÉ TOV NATUUR



# BIJLAGE 1C – LIGGING HUIDIG TRACÉ TOV INFRASTRUCTUUR

