

Ministerie van Defensie
O.v.v. Nationaal Programma Ruimte voor Defensie
Postbus 20701
2500 ES 's-Gravenhage

Zaaknummer	1342262	Behandeld door:	Luc van Beurden
Uw kenmerk:		Telefoonnummer:	073-5531658
		Datum	\$datumond\$

Onderwerp: Zienswijze NRD Nationaal Programma Ruimte voor Defensie

Beste heer, mevrouw ,

Op 15 december jl. heeft u een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) gepubliceerd. Dit is de eerste stap om te komen tot een planMER voor het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie. U heeft dit nader toegelicht in een informatiebijeenkomst op 20 december jl. U geeft een ieder de gelegenheid om een zienswijze in te dienen op de NRD en wij maken graag van deze gelegenheid gebruik.

Ruimte voor defensie

U geeft aan dat door de verslechterde veiligheidssituatie de krijgsmacht sneller, vaker en langer kan worden ingezet en dat het daarom noodzakelijk is de gereedheid en inzetbaarheid te verhogen, de gevechtskracht gericht te versterken en de wendbaarheid van de organisatie te verbeteren. Om deze transformatie vorm te kunnen geven zijn extra mensen, middelen en materieel noodzakelijk, evenals extra ruimte om te trainen en te oefenen. Dit alles heeft geleid tot de ruimtevraag van circa 370 hectare zoals beschreven in de NRD. Via de planMER worden de gevolgen van beoogde initiatieven op de fysieke leefomgeving inzichtelijk gemaakt wat de basis is voor de eerste afwegingen.

Leefbaarheid Boxtel staat onder druk

Allereerst willen we benadrukken dat we de behoefte en noodzaak om de krijgsmacht te versterken en paraat te hebben voor het bewaken van de nationale en internationale veiligheid begrijpen en steunen.

Daarnaast willen wij u er op wijzen dat de leefbaarheid van Boxtel al vanuit verschillende kanten onder druk staat. De gemeente Boxtel is gelegen aan de A2. Tevens lopen door Boxtel 2 spoorwegen, namelijk Den Bosch – Eindhoven en Tilburg – Eindhoven (Brabanneroute). Het spoor Den Bosch - Eindhoven wordt in de toekomst drukker vanwege de aansluiting op de Betuweroute (Boog van Meteren). Dit levert meer transport op en met name meer vervoer van gevaarlijke stoffen door de kern Boxtel. De Brabanneroute is al een spoor met heel veel transport van gevaarlijke stoffen. Indien Rijkswaterstaat de ruimte krijgt die zij claimt binnen de vernieuwing van het Basisnet, ontstaat voor het vervoer van gevaarlijke stoffen veel meer ruimte wat negatieve gevolgen heeft voor de woningbouwopgave nabij het spoor gericht op vooral betaalbare woningen.

Daarnaast wil Defensie de defensieleiding (DPO) gaan vergroten en verleggen. De voorziene route loopt door een toekomstige woonuitbreiding van de kern Boxtel die onderdeel uitmaakt van e met het Rijk gesloten woondeal. Ook wordt onderzocht of er extra leidingen gelegd kunnen worden binnen het traject van de Delta Rhine Corridor die dwars door het grondgebied van Boxtel loopt.



Deze ontwikkelingen gecombineerd met de bestaande opgaven op het gebied van woningbouw, klimaatadaptatie, energietransitie en de transitie van het landelijk gebied baren ons grote zorgen als het gaat om de ruimtelijke inpasbaarheid, leefbaarheid en het kwetsbare Natura 2000 gebied de Kampina.

Daar komt nu het onderzoek naar uitbreidingsmogelijkheden bij vanuit het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie. Boxtel ligt centraal tussen meerdere locaties waar onderzoek plaatsvindt naar uitbreidingsmogelijkheden:

- Oirschot ligt op ongeveer 5 km afstand;
- Eindhoven Airport ligt op ongeveer 10 km afstand;
- Gilzerijen ligt op ongeveer 25 km afstand;
- Volkel ligt op ongeveer 25 km afstand Boxtel.

Daarnaast is het onduidelijk wat de impact is op het geheel. Immers er vinden ook vliegbewegingen plaats tussen de locaties en tijdens oefeningen.

De uitbreiding van activiteiten van Defensie kan de realisatie van opgaven in de regio belemmeren.

De ambities van de gemeente Boxtel staan beschreven in de ontwerp-omgevingsvisie (<https://ovisie-boxtel.ireporting.nl/homepage>). Hierin is onder meer opgenomen dat er richting 2030 op basis van de woondeal ongeveer 2.300 woningen worden gerealiseerd. Daarnaast worden mogelijkheden voor windenergie onderzocht en wordt ingezet op verbetering van de leefbaarheid van de kernen – waaronder een gezond woon- en leefklimaat, en een kwalitatieve verbetering van en verbinding tussen natuurgebieden.

Daarnaast grenst Boxtel aan de Brainportregio. De Brainport regio is een grote economische motor voor Nederland waar op dit moment reeds zeer veel ontwikkelingen samenkomen.

De uitbreiding van activiteiten van Defensie kan de groeiopgave van de regio belemmeren. Dit is nader gemotiveerd in het ruimtelijk voorstel van de provincie Noord-Brabant (pagina 71). Een integrale afweging van de verschillende ruimtebehoeften is dan ook noodzakelijk, met inachtneming van de gevolgen op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en stikstof.

Bij de te onderzoeken behoeften zien we ook veel activiteiten, met zeer veel ruimtelijke impact zoals de uitbreiding van de capaciteit van de jachtvliegtuigen (op 3 locaties binnen of direct grenzend aan onze regio) en uitbreiding van laagvliegroutes voor helikopters. De draagkracht van de regio is uiteraard beperkt en wij willen dan ook in algemene zin aangeven dat niet al deze ruimtebehoeften in onze regio ingevuld kunnen worden. Wij hebben specifiek hierop gericht enkele suggesties gedaan om rekening mee te houden bij de selectiecriteria voor de uiteindelijk te onderzoeken locaties (en de betreffende activiteiten voor deze locaties derhalve niet te onderzoeken) of de beoordelingscriteria uit te breiden met een aantal criteria die hier recht aan doen.

Zienswijze op de NRD

Mede gezien het vorenstaande willen we u een aantal punten meegeven die niet mogen ontbreken in de NRD en de verdere uitvoering naar een planMER of die in de concept NRD niet correct zijn opgenomen.

- U stelt een themagerichte beoordeling van effecten voor. Daarmee missen wij de integrale focus op gezondheid en gezondheidsbeleving die ook de Commissieler adviseert. Er is sprake van cumulatie van effecten van met name geluid (maar ook fijnstof) door het samenvallen van tal van activiteiten. Denk daarbij aan het oefenen op de Oirschotse Heide, intensivering van de aanvliegroutes en een mogelijk nieuw laagvlieggebied in de regio. Ook de impact van deze intensiveringen, in combinatie met civiel vliegverkeer moeten in beeld gebracht worden. De brede en integrale benadering is essentieel om een goede effectanalyse te kunnen maken. De beoordeling van gezondheidseffecten is beperkt en gericht op afzonderlijke thema's, terwijl hier ook cumulatieve aspecten een rol spelen. Een bredere / integrale beoordeling, waarbij een instrument als de Milieugezondheidsrisicoindicator ingezet wordt, is noodzakelijk.
- Er wordt zeer globaal omschreven dat de geluidsbelasting, met name ten aanzien van de behoefte 'toename jachtvliegcapaciteit', op hoofdlijnen zal worden uitgerekend. Hoe dit exact plaatsvindt blijft echter onduidelijk. Uit de nu gekozen formulering blijkt niet dat goed afgewogen kan worden wat de concrete effecten van voorgenomen ontwikkelingen zijn op de geluidsbelasting en – emissie op de beoogde locaties.

- Wij missen de impact op de woonomgeving, ook in beleving, als onderdeel van de beoordeling van gezondheidseffecten. Denk aan aantallen gehinderden etc. Daarbij moeten in het kader van de focus op 2040 ook de geplande woningbouwontwikkelingen meegenomen worden zowel in stedelijk als in landelijk gebied, zeker ook degenen die nog niet in ruimtelijke plannen zijn doorvertaald maar bijvoorbeeld wel in afspraken tussen regio en rijk (woondeal) of in regionaal verband zijn vastgelegd, en niet alleen de bestaande woningbouw.
- In de NRD dient inzichtelijk te worden gemaakt wat de impact is op de omgeving vanwege de vliegbewegingen tussen de verschillende locaties.
- Wij missen de impact op de natuurgebieden. Daarmee doelen we niet alleen op Natura 2000, zoals de Kampina, maar ook op de andere natuurgebieden zoals Eikenhorst, de Geelders, de Scheeken en het Dommeldal. Bijzondere aandacht vragen we voor de stiltegebieden, zoals een gedeelte van de Kampina. Ook de impact van onder meer geluid op de fauna dient in beeld te worden gebracht.
- Specifiek voor Eindhoven Airport geldt dat er reeds bestuurlijke afspraken zijn gemaakt tussen ministeries van Defensie en I&W, luchthaven en de regio om de geluidsbelasting terug te dringen. Dit is een van de gedragen uitkomsten van een intensief traject met alle stakeholders rond de luchthaven (proefcasus). Het eventuele toevoegen van militaire vluchten staat haaks op deze afspraak en de daarmee gecreëerde verwachting bij de omgeving. De samenhangende geluidsbelasting tussen civiel en militair vliegverkeer en het effect daarvan op de omgeving moet meegewogen worden.
- Ten aanzien van de 'laagvlieggebieden helikopters' worden zowel grote nieuwe zones aangewezen als in de omschrijving van de behoefte aangegeven dat het planologisch regime aangescherpt zou dienen te worden. Die aanscherping geldt ook voor de outer horizontal surface. Niet duidelijk is echter hoe deze regimes dan aangescherpt moet worden. De impact op de energiestrategie - het zoekgebied voor windenergie uit onze Visie zonne- en windenergie 2020 in het bijzonder - en de woningbouwprojecten dient helder in beeld te worden gebracht. Het is in dat kader zeer relevant om exact te duiden waar deze aanscherping van het planologische regime dan op ziet.
- In het kader van de bereikbaarheid wordt aangegeven dat locaties in stedelijk gebied / nabij grote steden de voorkeur hebben vanwege de nabijheid van een arbeidsmarkt. Nieuwe ontwikkelingen in (sterk) verstedelijkt gebied hebben echter het grote nadeel dat de hinder(beleving) hier veel groter zal zijn en dit effect kan hebben op andere ontwikkelingen. Deze nuancering zien we niet terug in de thema-beschrijvingen. Daarnaast geldt voor een aantal gebieden, waaronder de regio Eindhoven, dat de arbeidsmarkt al dermate krap is dat de huidige formulering geen correcte afweging oplevert. Dit dient in de NRD dus uitgesplitst (naar voor- en nadelen) en anders geformuleerd te worden.
- Bij de te beoordelen effecten worden onder meer ook trillingen benoemd. In onze regio zijn veel grote en belangrijke high tech bedrijven gevestigd die zeer gevoelig zijn voor trillingen, zoals ASML in Eindhoven en het Datacenter van de Rabobank in Boxtel. Dit type bedrijven is in ruime mate rondom Eindhoven Airport gevestigd. Uit ervaringen elders met de F35 is gebleken dat de impact qua geluid en trillingen op de directe omgeving fors is. We vragen hier dan ook specifieke aandacht voor in de beoordelingscriteria van de NRD en het uiteindelijke MER-rapport.
- Een ander belangrijk punt wat onvoldoende naar voren komt is veiligheid. Er moet daarbij zowel aandacht zijn voor de effecten van laagvlieg oefeningen en manoeuvres boven woonwijken als over het vliegen boven bedrijven.
- Bij de omschrijving van locaties worden veelvuldig argumenten gebruikt ten aanzien van leefbaarheid in kernen. Deze worden echter nergens nader geduid en de bijdrage aan de landbouwtransitie wordt enkel generiek benoemd. Het is niet duidelijk of en op welke wijze dit in de selectie van locaties is meegenomen en ook in de beoordelingscriteria is dit niet specifiek opgenomen. Dit dient alsnog te gebeuren om locaties en alternatieven op een goede wijze af te kunnen wegen of dit zou niet in de NRD opgenomen moeten worden.

- In de concept NRD zijn de drie afwegingsprincipes van de NOVI benoemd en wordt aangegeven hoe daar in de NRD en later in het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie mee omgegaan wordt. In deze omschrijving is echter sprake van een zeer nauwe blik en tevens enkel een blik vanuit het perspectief van Defensie. Zo wordt het criterium 'niet afwentelen' enkel beoordeeld vanuit het veiligheidsperspectief en het belang om niet op andere landen af te wentelen. We missen in dit kader de integraliteit, waarbij ook de ambitie/doelen van de andere ministeries waaronder BZK (Novi) meegenomen worden in de afweging. Het "gevecht om de beschikbare schaarse ruimte" is namelijk veel breder dan alleen de behoefte van Defensie, denk bijvoorbeeld aan de woningbouwopgave, energietransitie, maar ook het faciliteren van de economische groei.
- Meekoppelkansen lijken alleen vanuit het belang van Defensie opgesteld net als ruimtelijk-economische synergiekansen, die overigens niet nader worden geduid. Dit terwijl er ook tegengestelde belangen of juist relaties vanuit de omgeving zijn (een voorbeeld daarvan is de "Eindhoven Airport District" gebiedsontwikkeling, waar ook Defensie in participeert). Dit komt ook niet terug in afwegingscriteria, dus als ze wel in de selectiecriteria worden gehanteerd moeten ze in de NRD ook nader worden geduid. Wat ons betreft moeten ze in ieder geval 'twee kanten' op uitgelegd worden en zijn er dus ook factoren op dit gebied die mogelijke locaties uitsluiten, of als het een beoordelingscriterium is 'beperken'.
- Natuur wordt in de NRD veelvuldig als nieuwe ruimtevrager getypeerd. Dit is wellicht op sommige locaties een meekoppelkans gezien de ruimtelijke kenmerken van de defensie terreinen en de kansen om de natuur hier te versterken, maar op zichzelf is dit geen nieuwe ruimtevrager. Er ligt wel een kwaliteitsopgave voor de bestaande natuur, met name ook gekoppeld aan de stikstof problematiek. Compenserende/mitigerende maatregelen dienen in dit kader dan ook nader uitgewerkt te worden. Dit dient in de beoordeling dan ook goed naar voren te komen, want dit wordt nu nergens geduid.
- Er wordt enkel gekeken naar luchtkwaliteitseisen, maar ook emissies (inclusief stikstof) en externe veiligheid moeten onderdeel zijn van onderzoek. Ook lezen we niet terug dat de criteria uit de Europese MER-richtlijn gevolgd worden.
- In de omschrijving van het selectieproces voor de 'toename gebruik jachtvliegtuigcapaciteit' wordt uitgebreid ingegaan op mogelijke alternatieven binnen civiele luchthavens. Er wordt echter nergens geduid welke dit zijn en dit wordt dan ook niet op kaart weergegeven. Op deze wijze is niet duidelijk of en hoe deze meegewogen worden in de uiteindelijke beslissing. De huidige wijze lijkt te suggereren dat dit in ieder geval niet serieus afgewogen wordt. In de NRD dienen de alternatieven allen evenredig duidelijk te worden opgenomen en daarmee ook op kaart weergegeven. Op de huidige wijze is bijvoorbeeld ook niet duidelijk waaraan deze civiele luchthavens worden getoetst en beoordeeld.
- Vitale infrastructuur wordt nu enkel als personen- en goederenvervoer over land beschouwd. Het Datacenter van de Rabobank in Boxtel, het hoogspanningsnetwerk en ondergrondse buisleidingen dienen hier echter ook bij beschouwd te worden.
- Waarom wordt gekozen voor het in beeld brengen van de zes meest relevante thema's per locatie? Gezien de gevoeligheid van een aantal ontwikkelingen is het ons inziens niet meer dan logisch om alle relevante thema's per locatie mee te nemen.
- Wij constateren dat de doorlooptijd van de MER en bijbehorende onderzoeken krap is en vragen ons dan ook af of dit een realistische planning is. We benadrukken in ieder geval het belang van zorgvuldige onderzoeken en alternatieven afweging

Tot slot hebben wij geconstateerd dat voor diverse ontwikkelingen zowel Vliegbasis Volkel als Vliegbasis Gilze-Rijen als Vliegbasis Eindhoven als Vliegbasis de Peel in beeld zijn, evenals Oirschot, Budel en de Strabrechtse Heide. Wij willen onze grote zorg uitspreken over de grote druk die Defensie nu al op Noord-Brabant legt en met deze plannen nog veel verder uitgebreid zou kunnen worden. Deze belasting op onze provincie vinden we niet in verhouding staan tot belasting van andere delen van Nederland. Ondanks de schaarste van ruimte zijn er mogelijk potentiële gebieden in Nederland voor nieuwe locaties denkbaar met een lagere bevolkingsdichtheid en wel een goede logistieke toegankelijkheid. Het zou een gemiste kans zijn om enkel bestaande locaties mee te nemen als deze, in de huidige en toekomstige situatie, ongunstig gelegen zijn.

Wij vernemen graag uw reactie op onze zienswijze.

Met vriendelijke groet,
het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Boxtel,



V.C. Fijneman
secretaris



R.S. van Meygaarden
burgemeester