EINDHOVEN

Retouradres Postbus 90150,
5600 RB Eindhoven

Directie Materieel, Vastgoed, Leefomgeving en
Duurzaamheid Ministerie van Defensie
O.v.v. Nationaal Programma Ruimte voor
Defensie
Postbus 20701
2500 ES Den Haag

gemeente Eindhoven
Ruimtelijk Beleid en Ontwikkeling
Behandeld door: [redacted] -
[redacted]
Telefoon: [redacted]
Uw kenmerk:
Ons kenmerk: 7610993
6 februari 2024

Betreft: Zienswijze Notitie Reikwijdte en Detailniveau Nationaal Programma Ruimte voor Defensie

Geachte 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.

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.

Voor onze regio zijn de volgende ontwikkelingen relevant:
- Oefenen in verstedelijkt gebied: nieuwe oefenlocatie (Budel)
- Toename gebruik jachtvliegtuigcapaciteit: 2300 extra vluchten met de F35, meerdere zoeklocaties (Eindhoven, De Peel)
- Laagvlieggebieden helikopters: nieuwe locatie nodig (Strabrechtse Heide)
- Uitbreiden helikopterlandingsplaatsen (Oirschot)
- Uitbreiden oefenterrein, fysiek (200 ha) en geluidsruimte (Oirschot)
- Uitbreiden milieuruimte kazerne Oirschot
- Uitbreiding raccordement t.b.v. voertuigen (Eindhoven/Oirschot)
- Veranderen inrichting / verplaatsing Hot cargo platform (Eindhoven)
- Nieuwbouw IBT centrum regio Eindhoven (Eindhoven)

- Juridische borging beperkingengebied rondom vliegbasis (outer horizontal surface) (gebied 15 km rondom Vliegbasis)

Daarnaast raken de ontwikkelingen op Volkel en dan met name de effecten van vliegbewegingen daar naartoe en vandaan een aantal regiogemeenten.

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 we in algemene zin benadrukken dat de Brainport regio een grote economische motor is voor Nederland waar op dit moment reeds zeer veel ontwikkelingen samenkomen. Zo hebben we afspraken gemaakt over de bouw van 100.000 woningen (Woondeal Zuidoost-Brabant), moeten er 700 hectare bedrijventerrein worden gerealiseerd en zetten we via de RES 2.0 in op de opwek van duurzame energie om al deze nieuwe ontwikkelingen ook van stroom te kunnen blijven voorzien. Tevens is het bedrijfsleven, en zeker de high tech (maak)industrie, in de Brainport essentieel gebleken als motor van de groei van Nederland. De uitbreiding van activiteiten van Defensie kan de groeiopgave van de regio belemmeren. Een integrale afweging van de verschillende ruimtebehoeften is dan ook noodzakelijk, met inachtneming van de gevolgen op het gebied van geluid 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.

In dat kader willen we u ook 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 Commissiemer 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.
- 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. In de weergegeven zones in Zuidoost Brabant zijn namelijk zowel grote energieprojecten (als onderdeel van de RES 2.0) als woningbouwprojecten ook met relatief grote hoogtes opgenomen die essentieel zijn voor de ontwikkeling van de regio. 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 ondermeer ook trillingen benoemd. In onze regio zijn veel grote en belangrijke high tech bedrijven gevestigd die zeer gevoelig zijn voor trillingen, zoals ASML en de bedrijven op BIC. 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 laagvliegoefeningen 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 defensieterreinen 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 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 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.

EINDHOVEN

Ons kenmerk 7610993

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Eindhoven,

Mede namens de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Bergeijk, Best, Bladel, Boxtel, Eersel, Heeze-Leende, Helmond, Meierijstad, Oirschot, Reusel- De Mierden, Son en Breugel, Valkenswaard, Veldhoven en Waalre.

secretaris [redacted]