Ministerie van Defensie
T.a.v. Directie Materieel, Vastgoed, Leefomgeving en Duurzaamheid
Postbus 20701
2500 ES Den Haag

**CONCEPT 4 juli 2025**

Datum: Referentie:

Betreft: zienswijze ontwerp NPRD en PlanMER "Stationering jachtvliegtuigen"

Geachte heer, mevrouw,

Met het oog op de belangen van de agrarische sector en in het bijzonder de leden van LTO Noord in het gebied rondom de beoogde stationering van Jachtvliegtuigen, wil Land- en Tuinbouw Organisatie (LTO) Noord een zienswijze indienen op het Ontwerp Nationaal Programma Ruimte voor Defensie en de bijbehorende Plan-MER. Deze zienswijze is tot stand gekomen in nauw overleg met de LTO Noord afdeling Oostelijk Flevoland en betrokken leden uit het gebied.

**Integrale Zienswijze op de Plan-MER en het ontwerp NPRD**

Middels deze zienswijze willen wij onze zorgen uiten over de ruimtelijke impact van de voorgenomen plannen binnen het NPRD met betrekking tot het stationeren van jachtvliegtuigen op en rond Lelystad Airport. Hoewel het belang van een sterke en wendbare krijgsmacht wordt onderkend, constateren wij dat deze plannen ingrijpende gevolgen hebben voor de agrarische bedrijven in de zones rondom de defensieactiviteiten.

Binnen het plan-MER wordt een effectenanalyse beschreven voor de stationering van jachtvliegtuigen beschreven. Hierbij wordt uitgegaan van twee scenario's qua intensiteit (1.150 en 2.300 sorties). Hierbij vernemen wij dat in het plan-MER geen integraal scenario is opgenomen waarin groothandelsverkeer is uitgesloten. Hoewel in een gevoeligheidsanalyse gekeken naar de geluidseffecten van alleen jachtvliegtuigen, maar deze analyse is beperkt van opzet. De feitelijke planologische ruimte voor groothandelsverkeer blijft bestaan en wordt in combinatie met militaire activiteit niet uitgesloten, terwijl de combinatie van functies juist zorgt voor een grote druk op de omgeving.

**Ruimtelijke claim**
In de NPRD wordt gesproken over meervoudig ruimtegebruik en het combineren van functies. Echter, wanneer de combinatie van 2300 F-35 sorties met een uitbreiding van groothandelsverkeer betekent een forse intensivering van het ruimtegebruik in een regio die nu nog gekenmerkt wordt door het agrarische gebruik. Diverse gronden in de directe omgeving van de luchthaven zijn in het verleden aangekocht onder de ontbindende voorwaarde van openstelling voor groothandelsverkeer. Nu de politieke besluitvorming over dat laatste onduidelijk is, vragen wij nadrukkelijk om hier helderheid over te verschaffen. Indien openstelling voor handelsvluchten definitief van de baan is, dient Defensie haar plannen primair op al beschikbare gronden te richten en geen extra beslag te leggen op landbouwgrond.

In het MER wordt uitgegaan van een ruimtebehoefte van circa 70 hectare ten behoeve van militaire functies. Hieronder valt een verlenging van de start- en landingsbaan met 300 meter, waarvoor gebruik zal worden gemaakt van gronden die nu (deels) in gebruik zijn voor andere rijksfuncties (zoals het RDW en de Politieacademie). Echter, het MER erkent ook dat gronden ten zuidwesten en zuidoosten van het vliegveld, waar zich agrarisch grondgebruik bevindt, in beeld komen indien uitbreiding binnen het

bestaande luchtvaartterrein onvoldoende blijkt. Wij benadrukken dat landbouwgrond ten alle tijden haar functie moet behouden.

**Impact op de agrarische sector**
Het gebied rondom Lelystad Airport is van oudsher een agrarisch kerngebied, waarin hoogwaardige voedselproductie plaatsvindt. Deze bedrijven vervullen een belangrijke functie in de voedselbeschikbaarheid en zijn vaak al generaties lang op deze locatie gevestigd.
De komst van de F35 in combinatie met civiele activiteiten veroorzaakt onrust bij de omliggende vee-houdende bedrijven. Geluidsoverlast en onvoorspelbare vliegbewegingen kan voor veel spanning bij het vee zorgen. Aanpassingen beïnvloeden niet alleen de bedrijfsvoering, maar hebben ook impact op het dierwelzijn en rust onder het vee.

Landbouwdieren en paarden zijn gevoelig voor plotselinge, luide geluiden, wat nadelige gevolgen kan hebben voor hun gezondheid en gedrag. Daarnaast kan de constante verstoring van de bedrijfsvoering tot mentale belasting bij agrarische ondernemers en hun gezinnen leiden. Een stabiele, voorspelbare en rustige leef en werkomgeving is een randvoorwaarde voor een goed functionerend agrarisch bedrijf.

**Geluidsbelasting en leefklimaat**
De geluidsbelasting zoals beschreven in de Plan-MER toont aan dat meerdere woningen en bedrijfsgebouwen binnen de 70 dB-contour vallen, een grens die bij civiele luchtvaart als “te hoog” wordt beschouwd. Voor militaire luchtvaart wordt echter gewerkt met een afwijkende systematiek (Ke), waardoor deze woningen formeel buiten de risicocontour kunnen vallen. Dit verschil in normering leidt tot rechtsonzekerheid, zowel voor bewoners als voor ondernemers. De Plan-MER biedt onvoldoende duidelijkheid over welke systematiek daadwerkelijk wordt gehanteerd (Ke of Lden) en wat dit betekent voor de leefkwaliteit op de langere termijn. De combinatie van militaire vluchten en mogelijke burgerluchtvaart leidt bovendien tot een stapeling van overlast, met name op piekmomenten. Eerdere besluitvorming benadrukte juist het belang van beperking van nachtelijke en vroege vluchten. Het ontbreken van concrete garanties en mitigerende maatregelen vraagt wat ons betreft om uitgebreidere toelichting.

**Tot slot**
De voorgestelde activiteiten van Defensie op en rond Lelystad Airport hebben vergaande gevolgen voor het agrarisch gebied, de bedrijfsvoering, de leefbaarheid in het buitengebied en de kwaliteit van het landschap. Deze locatiekeuze, zeker in combinatie met de mogelijke openstelling voor groothandelsverkeer, leidt tot een onaanvaardbare stapeling van functies in een gebied dat primair landbouwkundig van belang is.
Wij pleiten dan ook voor heroverweging van deze locatie en verzoeken u om bij de verdere uitwerking van het NPRD nadrukkelijk te kijken naar de impact op de landbouw en het buitengebied.

Met vriendelijke groet,