

Natuur en Milieufederatie Flevoland
Botter 11-49 / 11-55
8232 JS Lelystad

info@nmfflevoland.nl
www.nmfflevoland.nl
0320-253 505

KVK: 40061700
NL35 INGB 0006 9313 98

Directie Materieel, Vastgoed, Leefomgeving en Duurzaamheid
Ministerie van Defensie
Nationaal Programma Ruimte voor Defensie

Zienswijze ontwerpprogramma
Postbus 20701
2500 ES Den Haag

Datum 27 februari 2026

Onderwerp Zienswijze Ontwerp-Aanvulling fysieke uitbreiding Lelystad Airport + onderliggende MER
Toename gebruik jachtvliegtuigcapaciteit: Nationaal Programma Ruimte voor Defensie

Geachte mevrouw/meneer,

Natuur en Milieu Flevoland maakt graag van de gelegenheid gebruik om een zienswijze in te dienen over de Ontwerp-Aanvulling voor de benodigde fysieke uitbreiding van Lelystad Airport voor de Defensiebehoefte 'toename gebruik jachtvliegtuigcapaciteit' en het bijbehorende Milieueffectrapport (MER) plus de Aanvulling/het Addendum in het kader van het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (NPRD).

Met meer dan 60 lidorganisaties – actief over de gehele breedte van natuur & klimaat, duurzame energie en circulariteit binnen Flevoland – is Natuur en Milieu Flevoland een lokaal én regionaal gewortelde vereniging. Er is begrip voor de behoefte aan versterking voor Defensie vanwege de geopolitieke omstandigheden. Tegelijk constateren we dat Flevoland daarbij onevenredig zwaarder wordt belast met ruimtelijke inpassingen van Defensie dan andere provincies.

Specifiek voor het gereedmaken van Lelystad Airport voor F-35's geldt dat er een enorme bron van hinder aan de provincie wordt toegevoegd. Deze hinder is in de vorm van gezondheidsrisico's (geluid en lucht) en natuurverstoring. Onze zienswijze gaat in op deze aspecten. Daarbij stippen we nog missende informatie aan en doen we aanbevelingen voor het invullen van deze leemten. Dat is essentieel alvorens overgegaan kan worden tot daadwerkelijke uitbreiding van de luchthaven.

Het moet voor de leefomgeving vooraf helder zijn wat permanente stationering van jachtvliegtuigen op Lelystad Airport met zich meebrengt; nu en in de (nabije) toekomst.

Maak transparant wat permanente stationering van F-35's met zich meebrengt

Natuur en Milieu Flevoland stelt vast dat niet transparant is hoe de geplande ontwikkeling van het NPRD zich verhoudt tot andere ruimtelijke opgaven op, rondom en boven Lelystad. Dit geldt zowel voor landelijke opgaven (zoals de Luchtruimherziening, het Nieuw Stelstel Regulering Vliegtuiggeluid en het politieke voornemen op Lelystad Airport te openen voor 10.000 vluchten groothandelsverkeer en in de toekomst mogelijk 45.000 vluchten) als ook voor andere provinciale opgaven. **Gefaseerde besluitvorming over militaire en civiele luchtvaart leidt tot het risico dat cumulatieve effecten onvoldoende zichtbaar worden gemaakt. Dit dient te worden voorkomen.**

In het uitbreidingsgebied van Lelystad Airport hebben we onder meer te maken met natuurbescherming en -ontwikkeling (vanuit Europeesrechtelijke verplichtingen en de Natuurherstelverordening), woningbouwplannen, recreatie- en stiltegebieden en inpassing van (energie-)infrastructuur. **Deze aanwezige en/of geplande ontwikkelingen zullen concurreren met de woningbouwruimte, geluidsruimte, stikstofruimte en klimaatruimte (waaronder ook energie-infrastructuur) door de komst van Defensie en jachtvliegtuigen naar Lelystad. In hoeverre en hoe is rekening gehouden met deze concurrentie op de ruimte? Dit dient transparant te worden gemaakt.**

De Commissie Milieueffectrapportage (Commissie mer) wijst hier ook op in haar toetsingsadvies van oktober 2025 (p.10). Ze is uitgesproken over dat er leemten in kennis zijn. **Zowel voor luchtgebonden activiteiten als voor grondgebonden activiteiten is nog onduidelijk of en hoe inpassing in de ruimte mogelijk is. Dit dient op een hoger detailniveau én vooral lokaal inzichtelijk te worden gemaakt.**

Luchtgebonden activiteiten

Het MER gaat niet in op een eigen visie op de Luchtruimherziening. De huidige Luchtruimherziening is zonder inbegrip van militair vliegverkeer. De gewenste 2.300 sorties van F-35's passen momenteel dus (nog) niet in het luchtruim. Dit geldt overigens ook voor onbemande drones/helikopters en extra laagvlieggebieden voor helikopters (welke behoeften ook zullen landen in provincie Flevoland). **Oftewel: er ligt nog een aparte ontwerpogave voor inpassing van militaire vliegbewegingen van en naar Lelystad Airport in het luchtruim. Daarbij dient ook op de groei nagedacht te worden; over een situatie met meer dan 2.300 sorties om te kunnen voldoen aan de verhoogde NAVO-norm. Beoogde toekomstige ontwikkelingen op locatie Lelystad Airport dienen transparant te worden gemaakt en onderzocht te worden op natuur- en milieueffecten.**

Eventuele opstelling van Lelystad Airport voor groothandelsverkeer (10.000 vliegbewegingen met mogelijkheid tot opschaling tot 45.000 vliegbewegingen) is wel onderzocht binnen de huidige Luchtruimherziening. **Het is nog niet duidelijk in hoeverre deze civiele wens en de militaire behoefte voor toename gebruik jachtvliegtuigcapaciteit naast elkaar kunnen bestaan in het luchtruim. Bij eventuele opschaling naar 45.000 vliegbewegingen is dit al helemaal een grote onzekerheid.**

Het is nodig dat er een definitie van 'veiligheid' komt bij eventuele ingebruikname van het luchtruim boven Lelystad door zowel militair als civiel verkeer. Deze oproep is in lijn met het advies van de Commissie mer aan Defensie om uit te werken wanneer het luchtruim veilig genoeg is bij een toename van militaire activiteiten in het luchtruim (onder meer bij vliegen onder *visual flight rules*).

Om de Commissie mer te citeren uit haar toetsingsadvies (p.38):

“Dit standpunt is bepalend voor de verdere afwegingen en moet daarom goed navolgbaar zijn. De verdere afwegingen zouden in ieder geval moeten ingaan op de gevolgen van de toename van (aantallen en typen) militaire activiteiten voor het civiele luchtverkeer en de gevolgen voor de veiligheid daarvan.”

Grondgebonden activiteiten

Om van Lelystad Airport een volwaardige jachtvliegtoeglocatie maken, moet de locatie uitbreiden. Dit komt neer op 150 hectare: 110 hectare voor militaire infrastructuur en 40 hectare voor verlenging van de start- en landingsbaan. Initieel, in het Ontwerp-NPRD, was de behoefte van het ruimtebeslag gesteld op 60 tot 90 hectare. De ruimtelijke beslaglegging is dus aanzienlijk meer dan in eerste instantie gedacht en gecommuniceerd. **Deze extra ruimte is qua wezenlijke en lokale effecten nog niet onderzocht in het MER. Dit dient nog te gebeuren om een volwaardig inzicht te krijgen in de natuur- en milieueffecten.**

150 hectare is volgens berekeningen van Defensie, om haar behoefte voldoende te kunnen invullen, de kleinst mogelijke capaciteit. Bij voorkeur zou er meer ruimte belegd worden. Voor de huidige planvorming was 240 hectare de grootst mogelijke capaciteit die is overwogen. **Het is niet uitgesloten dat er extra uitbreiding zal zijn in de (nabije) toekomst. Zeker voor de getroffen binnen de 70 dB Lden-contour (die nu relatief klein uitvalt voor civiel vliegverkeer) is dit essentieel. Op lokaal niveau dienen de effecten van de huidige voorgenomen uitbreiding (150 hectare) en mogelijk toekomstige uitbreiding (tot 240 hectare of meer) beter inzichtelijk gemaakt te worden.**

Defensie noemt dat benodigde doorgroei voor militaire infrastructuur buiten Lelystad Airport afhangt van enkele variabelen: wel of geen combinatiemogelijkheden met groothandelsverkeer, het type militaire eenheden, de hoeveelheid te plaatsen militair personeel en eventuele combinatiemogelijkheden met infrastructuur op de toekomstige nabij gelegen militaire kazerne in de gemeente Zeewolde. **Wanneer valt er meer te zeggen over de genoemde variabelen? Kunnen de minimum-variabele en de maximum-variabele worden benoemd, zodat de natuur- en milieueffecten hiervan onderzocht kunnen worden en zo transparant kunnen worden gemaakt?**

Maak de optelsom van hinder inzichtelijk voor de leefomgeving

De aanvliegroutes naar het oefengebied zijn niet beschreven. Deze zullen ontworpen en gekozen worden in de projectfase. **Natuur en Milieu Flevoland acht het noodzakelijk dat de afwegingen voor de vliegroutes in dialoog met de (direct) omwonenden gebeurt (waaronder Stichting Het Flevo-Landschap) en anderen in de omgeving (Natuur en Milieu Flevoland) – voordat ze worden onderworpen aan de formele project-MER-procedure.** Daarbij dient naast hinder en verstoring ook rekening gehouden te worden met aangrenzende natuurwaarden, zoals de Oostvaardersplassen (Natura 2000-gebied) en Natuurpark Lelystad, het Knarbos en het Larserbos (gebieden behorende tot het Natuur Netwerk Nederland (NNN)).

Grondgebonden geluidscontouren (met en zonder baanverlenging) zijn in het MER weergegeven. Deze weergave is ontoereikend. Wat bovendien mist, is een duiding van geluidsoverlast in termen van piekbelasting en lagere geluidsniveaus.

Het geluidskarakter van F-35's wijkt wezenlijk af van civiele luchtvaart, met hogere piekbelastingen en een grotere versturende werking, hetgeen afzonderlijke beoordeling vereist. **Met andere woorden: de gezondheidsrisico's en verstoring van de leefomgeving door de fysieke uitbreiding van Lelystad Airport, zoals beschreven in de Ontwerp-Aanvulling, zijn onvoldoende in beeld. Dat is niet acceptabel. De effecten op de leefomgeving moeten inzichtelijk zijn alvorens een definitief besluit over voorgenomen uitbreiding doorgang kan vinden.**

Cumulatie van negatieve effecten dreigt te gebeuren. Er zal sprake zijn van een optelsom aan activiteiten op en rondom Lelystad Airport: 2.300 sorties van F-35's, grondgebonden activiteiten van militairen en mogelijk 10.000 vliegbewegingen van groothandelsverkeer (en op termijn 45.000 vliegbewegingen). Deze optelsom is niet goed in beeld. Echter, uiteindelijk zit de daadwerkelijke overlast voor omwonenden en de natuur in de cumulatie van alle activiteiten; niet in de hinder van elk van die activiteiten afzonderlijk. **Een integrale MER die alle militaire en civiele ontwikkelingen gezamenlijk beschouwt, is noodzakelijk om cumulatieve effecten op de leefomgeving, gezondheid en natuur te kunnen beoordelen.**

Onderzoek een "best-case" route voor de natuur en voorkom lang laagvliegen

Zoals ook gesteld in het toetsingsadvies van de Commissie mer zijn nieuwe inzichten over de hinder van vliegverkeer niet betrokken bij de effectenanalyses (p.6). Natuur en Milieu Flevoland adviseert om een "best-case" route wat betreft de natuur te onderzoeken.

Additioneel moeten verplichte alsook aanvullende, effectieve mitigerende maatregelen worden onderzocht. Denk daarbij aan beheermaatregelen voor vogels die militair (en mogelijk ook civiel) vliegverkeer kruisen. Die zullen nodig zijn, zoals bekend van andere luchthavens. Hoe zullen deze maatregelen er in de praktijk uitzien voor Lelystad Airport en omgeving?

Laagvliegen brengt nog meer hinder – zowel qua overlast voor omwonenden als voor vliegbewegingen van vogels en civiel luchtverkeer. **Hoe lang zullen de F-35's laag blijven vliegen? Waar zal dit precies het geval zijn? En welke overlast zal dit concreet veroorzaken?** Deze vragen dienen beantwoord te worden, zodat deze meegewogen kunnen worden bij de keuze voor de vliegroutes.

Overlast is niet alleen in termen van geluid, maar daar is ook sprake van in de lucht. Beoordeling van de luchtkwaliteit is noodzakelijk met het oog op gezondheidsrisico's. Zo dienen emissies van ultrafijnstof in beeld gebracht te worden. **Het MER laat nu enkel zien hoe het zit met rurale en stedelijke locaties, maar hoe zit het locatiespecifiek rondom Lelystad Airport? Waar en in welke mate zal ultrafijnstof toenemen? En tot welke waarden zal de toename in ultrafijnstof de lokale luchtvervuiling doen stijgen?**

Houd rekening met bestaande natuur en borg groen/blauw in het uitbreidingsontwerp

In het geplande uitbreidingsgebied van het voorkeursalternatief (zoekgebied A en B) zijn relevante watergangen aanwezig. **Onder andere bevindt zich er de Meerkoetentocht. Dit is een secundaire watergang die fungeert als een verbinding tussen gebieden van het NNN aan de noordoostzijde (Natuurpark Lelystad en de verbindingzone Larservaart, Larservaartbos en Larserbos) en aan de zuidwestzijde (Knarbos). Het is een harde voorwaarde om deze watergang in het ontwerp van de uitbreiding van Lelystad Airport te integreren.**

Wat ook een harde voorwaarde is, is kwalitatieve natuur- en watercompensatie. Op de uitbreidingslocatie zelf is het van belang dat de beschermde natuur flankerend aan de start- en landingsbaan (Natuurpark Lelystad, het Knarbos en het Larserbos) behouden blijft. Zoekgebied B en D dienen in de huidige ruimtelijke inrichting als een soort van “bufferstrook”. Dit dient in de toekomst, ongeacht verdere doorgroei in militaire infrastructuur, ook zo te blijven.

Zet, naast het wettelijk vereiste, in op koppelkansen met de natuurlijke omgeving. Er wordt een bredere kijk op natuur gevraagd. Dit omvat onder meer het nader onderzoeken van de effecten op vogels alsook op andere diersoorten, de Natura 2000-, NNN- en stiltegebieden in de omgeving en de mogelijkheden voor natuurbeleving (Natuurpark Lelystad, Knarbos, Larserbos, Wilgenbos, Praamweggebied, Hollandse Hout, het kerngebied van de Oostvaardersplassen en de wateren van het IJsselmeergebied). Bij dergelijk onderzoek gaat het niet alleen om de impact, maar in het verlengde daarvan ook om opties voor mitigatie en aanvullende compensatie.

In vervolgonderzoek mogen aspecten, die in het huidige MER onderbelicht zijn, niet langer ontbreken. Hier volgt een – niet uitputtende – opsomming: het risico op botsingen met solitair vliegende grote vogels (ooievaars, zwanen, zeearenden en andere roofvogels) en groepen ganzen die het vluchtpad kruisen bij hun foerageer- en slaaptrek, de aantrekkelijkheid van het beperkingengebied rond de luchthaven voor muisetende roofvogels, de seizoenstrek van vogels via de randmeren, de verstoring gevoeligheid van individuele vogelsoorten en het versturende effect van piekgeluiden op vogels en andere flora en fauna.

Maak de leemten in kennis transparant en inzichtelijk alvorens F’35’s te verwelkomen

De invulling van de behoefte ‘toename gebruik jachtvliegtuigcapaciteit’ op Lelystad Airport kent nog te veel onduidelijkheden en onzekerheden. Zolang deze leemten in kennis niet zijn ingevuld, kan geen zorgvuldig en proportioneel besluit worden genomen over de uitbreiding van Lelystad Airport met militaire activiteiten.

De komst van Defensie naar Lelystad brengt aanzienlijke gezondheidsrisico’s (geluid en lucht) en natuurverstoring met zich mee. De effecten op gezondheid en natuur dienen voorafgaand aan besluitvorming volledig en inzichtelijk te zijn; achteraf mitigeren is hierbij geen acceptabele benadering.

Tot slot: in het NPRD is opgenomen dat er gebiedsteams worden ingericht. Natuur en Milieu Flevoland wil graag onderdeel zijn van een dergelijk in te richten team.

Met vriendelijke groet,

Vera Dam

Directeur-bestuurder Natuur en Milieu Flevoland