Ministerie van Defensie

> Retouradres Postbus 20701 2500 ES Den Haag

de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Bezuidenhoutseweg 67
2594 AC Den Haag

Ministerie van Defensie
Plein 4
MPC 58 B
Postbus 20701
2500 ES Den Haag
www.defensie.nl

Onze referentie
BS2024040098

Bij beantwoording, datum, onze referentie en onderwerp vermelden.

Datum 12 december 2024

Betreft Resultaten van de eerste trechtering van de locatie-alternatieven uit het NPRD voor de behoeftes uitbreiding jachtvliegtuigcapaciteit en een korte onverharde landingsbaan

Geachte voorzitter,

Op 12 november jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd over de locaties die Defensie in het kader van het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (NPRD) wel en niet verder zal onderzoeken (kamerstuk 36 527 nr. 7). In die brief ontbraken de resultaten van het onderzoek naar de behoeftes voor uitbreiding van de jachtvliegtuigcapaciteit en een korte onverharde landingsbaan voor tactisch luchttransport. Deze resultaten zijn nu wel beschikbaar. Met deze brief informeer ik uw Kamer welke locatie-alternatieven voor deze twee behoeftes wel en niet verder worden onderzocht.

Defensie spant zich in om betrokkenen zo snel en duidelijk mogelijk van informatie over het NPRD te voorzien. Dit doet Defensie door beantwoording van ontvangen zienswijzen en het organiseren van informatieavonden in alle provincies en in veel van betrokken gemeenten. Daarnaast onderschrijf ik de oproep van betrokkenen om zo spoedig mogelijk duidelijkheid te geven aan andere overheden, burgers en bedrijven. Met name over de behoefte uitbreiding jachtvliegtuigcapaciteit zijn begin dit jaar veel zienswijzen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ontvangen. Tijdens de informatiebijeenkomsten waren er veel vragen en zorgen over beide behoeftes. Voor de uitbreiding van jachtvliegtuigcapaciteit hadden deze met name betrekking op de toename van geluidsoverlast en de mogelijke effecten op leefbaarheid en gezondheid. Met betrekking tot de behoefte voor een korte onverharde landingsbaan voor tactisch luchttransport kwamen met name zorgen en vragen over geluid, het milieu, de gezondheid van omwonenden en toekomstige (woningbouw)plannen naar voren. Ik begrijp deze zorgen goed. Daarom zijn deze elementen als belangrijk onderdeel in het planMER meegenomen.

Aan de hand van de beschikbare planMER-resultaten is een eerste trechtering gemaakt om te bepalen welke locatie-alternatieven wel en niet verder zullen worden onderzocht. Dit betekent niet dat de locatie-alternatieven die in de huidige fase van het NPRD niet verder worden onderzocht, definitief afvallen. Dat gebeurt als de Beleidsvisie Ruimte voor Defensie in 2025 door het kabinet definitief wordt vastgesteld. De reden hiervoor is dat bij het verschijnen van het planMER voor iedereen inzichtelijk moet zijn hoe alle locatie-alternatieven die in de NRD (NRD; kamerstuk 36 124 nr. 41) en in de Nota van Antwoord (kamerstuk 36 124, nr. 44) zijn opgenomen, zijn beoordeeld. Het planMER moet dus aansluiten bij de door het kabinet vastgestelde NRD voor alle locatie-alternatieven.

Eerste trechtering behoefte uitbreiding jachtvliegtuigcapaciteit

Het is noodzakelijk om activiteiten met jachtvliegtuigen binnen Nederland uit te breiden. Ondanks intensief gebruik van simulatoren en oefeningen in het buitenland zijn er momenteel onvoldoende mogelijkheden binnen Nederland. De uitbreiding is nodig voor de geoefendheid van onze vliegers. Ook is extra capaciteit nodig voor tijdelijke stationering van jachtvliegtuigen van bondgenoten (‘bed-

down') en voor tactische spreiding van eigen jachtvliegtuigen en van bondgenoten op basis van het 'Agile Combat Employment' (ACE) concept van de NAVO. Daarnaast is extra capaciteit nodig vanwege de bijdrage van Nederland aan grootschalige NAVO-oefeningen als Frisian Flag en NATO-flag.

De totale uitbreiding van jachtvliegtuigactiviteiten die Defensie voor ogen heeft, komt neer op 2.300 sorties (start en landing) op jaarbasis. Dit komt bovenop de huidige beschikbare ruimte van 5.200 sorties per jaar, en telt dus op tot een totaal van 7.500 sorties per jaar verspreid over Nederland.

Voor deze behoefte is gekeken naar zes militaire luchthavens/locaties. Aanvullend zijn drie civiele luchthavens beschouwd. Dit heeft geresulteerd in de volgende alternatieven:

- Uitbreiding van de bestaande jachtvliegtuiglocaties (vliegbases Leeuwarden en Volkel).
- Toevoegen van één extra jachtvliegtuiglocatie:
  - Uitbreiding op vliegbasis Eindhoven, vliegbasis Gilze-Rijen, vliegbasis Woensdrecht, vliegbasis de Peel heropenen of samenwerking met een civiele luchthaven.
- Toevoegen van twee extra jachtvliegtuiglocaties:
  - Uitbreiding op twee locaties: vliegbasis Eindhoven, vliegbasis Gilze-Rijen, vliegbasis Woensdrecht, vliegbasis de Peel heropenen en/of samenwerking met een civiele luchthaven.

Per luchthaven is omwille van de objectieve vergelijking gekeken naar twee scenario's:

- 1.150 extra sorties (halve behoefte);
- 2.300 extra sorties (hele behoefte).

De resultaten van de eerste trechtering voor deze locatie-alternatieven zijn samengevat in de volgende tabel:

Behoefte	Verder te onderzoeken locatie-alternatieven	Niet verder te onderzoeken locatie-alternatieven
Jachtvliegtuigcapaciteit	• De Peel (Luitenant-Generaal Bestkazerne), Groningen Airport Eelde en Lelystad Airport *(hele en halve behoefte)* • Vliegbasis Woensdrecht en Twente Airport *(maximaal halve behoefte)*	• Vliegbasis Volkel • Vliegbasis Leeuwarden • Vliegbasis Gilze-Rijen • Vliegbasis Eindhoven

Geluidshinder kwam als grote zorg in de vragen en zorgen van omwonenden naar voren. Het aantal geluidgehinderde woningen is daarom als belangrijk aspect in het planMER meegenomen. Uit de planMER-resultaten blijken deze uitkomsten ook duidelijk onderscheidend voor de onderzochte alternatieven.

Lelystad Airport heeft significant de minste negatieve geluidseffecten op woningen. Zowel bij een hele als een halve behoefte. Voormalig vliegbasis De Peel en daarna Groningen Eelde Airport volgen als minst slechte alternatieven op het gebied van geluidshinder. Hierbij heeft Groningen Eelde Airport ten opzichte van De Peel meer woningen met een hoge (> 55 dB) tot zeer hoge geluidsbelasting (> 70 dB) en scoort daarom per saldo relatief slechter (ook al heeft De Peel dan weer meer woningen in de laagste geluidbelastingklassen). Deze drie luchthavens hebben over het geheel bezien significant minder geluidbelaste woningen dan de overige luchthavens en zullen daarom verder worden onderzocht voor de capaciteit van zowel de hele behoefte als maximaal een halve behoefte.

Twente Airport en vliegbasis Woensdrecht hebben significant meer geluidgehinderde woningen in lagere geluidsklassen (48 – 55 dB) dan de hiervoor genoemde drie luchthavens. Hierbij heeft Twente Airport relatief meer woningen in de geluidsklassen tot 70 dB dan Woensdrecht en Woensdrecht juist meer woningen in de hoogste geluidklasse. Bij beide luchthavens is het verschil tussen een halve en hele behoefte aanzienlijk. Daarom worden deze luchthavens voor maximaal een halve behoefte verder onderzocht. Bij Twente Airport zijn voorgenomen woningbouwplannen een aandachtspunt.

De militaire luchthavens Volkel en Leeuwarden hebben duidelijk de hoogste aantallen geluidgehinderde woningen in alle geluidsklassen en scoren het slechtst op dit aspect. De militaire luchthavens Gilze-Rijen en Eindhoven scoren ook slechter, met name omdat zij vanwege hun ligging in een stedelijke omgeving substantieel hogere aantallen gehinderden hebben. Ook is in deze stedelijke regio's veel nieuwbouw gepland.

Eerste trechtering behoefte korte onverharde landingsbaan

Voor het oefenen van tactische landingen met transportvliegtuigen heeft Defensie de behoefte aan een korte/smalle onverharde landingsbaan (een zogenoemde 'dirt strip'). Deze behoefte is nodig om vliegtuigbemanningen te kunnen trainen in het landen en opstijgen van een dergelijke baan. Ook gaat het om het opleiden en trainen van het snel prepareren en herstellen van deze 'dirt strips' door de 11e Luchtmobiele Brigade en het Korps Commando Troepen.

De kwantitatieve behoefte is minimaal 240 vliegtuigbewegingen per jaar. Dit aantal beperkt zich tot trainingen vlak voor inzet. Om de eenheden constant geoefend te houden, is een totale behoefte van 625 vliegtuigbewegingen op jaarbasis nodig. Zowel de volledige als beperkte behoefte vraagt om ruimte in een geluidscontour van een luchthaven. Er zijn hiervoor drie soorten alternatieven bekeken:

- Militaire vliegbases: er is naar drie militaire luchthavens gekeken;
- Bestaande oefenterreinen: er zijn vijf oefenterreinen beschouwd;
- Aanvullend is één burgerluchthaven onderzocht.

Per alternatief is gekeken naar de volgende scenario's:

- 240 vliegtuigbewegingen (beperkte training voor inzet);625 vliegtuigbewegingen (volledige behoefte).

De resultaten van de eerste trechtering van de behoefte voor een 'dirt strip' zien er als volgt uit:

Behoefte	Verder te onderzoeken locatie-alternatieven	Niet verder te onderzoeken locatie-alternatieven
Korte, onverharde landingsbaan tactisch luchttransport ('dirt strip')	• Militair luchtvaartterrein Deelen • De Peel (Luitenant-Generaal Bestkazerne) • Vliegbasis Gilze-Rijen • Oefenterrein Leusderheide	• Twente Airport • Oefenterreinen De Haar, Havelte-West, Oirschotse Heide, Rucphense Heide

Voor deze behoefte geldt dat vliegbasis Gilze-Rijen en het oefenterrein Havelte-West de meeste geluidgehinderde woningen hebben. Bij militair luchtvaartterrein Deelen en De Peel is dit het minst. Op de oefenterreinen is de impact op recreatie, landschap en aardkundige waarden het grootst, op de vliegvelden is m.u.v. Twente Airport (vanwege beperkte ruimte) weinig aantasting van deze elementen. De impact op natuur is het grootst bij Deelen, vanwege de ligging midden op de Veluwe. Dit effect wordt daarom verder onderzocht. Ook oefenterreinen De Haar, Havelte-West en Twente Airport scoren op dit element relatief slecht.

Bij de oefenterreinen Havelte-West, Oirschotse Heide en Rucphense Heide geldt dat een (groot) verdringingseffect optreedt voor andere oefeningen op het oefenterrein bij het situeren van een 'dirt strip' op deze locaties. Voor de verder te onderzoeken locaties worden zowel de volledige als de beperkte behoeftes onderzocht.

Vervolgproces

In de bestuurlijke overleggen van 2 december jl. heb ik de betrokken provincies en gemeenten geïnformeerd over deze eerste uitkomsten van het planMER-onderzoek. In deze overleggen ben ik ingegaan op de door de bestuurders gestelde vragen en geuite zorgen. Zo waren er vragen over de uitkomsten van het planMER-onderzoek. Bestuurders hebben meer toelichting gekregen waarom sommige vliegvelden wel en sommige vliegvelden niet verder onderzocht worden. Ook werd in veel van de overleggen gewezen op de impact voor de omgeving of de mogelijke invloed op andere ruimtelijke plannen in het betreffende gebied, bijvoorbeeld voor woningbouw of recreatie en natuur.

Met het verschijnen van deze brief worden ook de verschillende groepen belanghebbenden geïnformeerd. Dit gebeurt door middel van het verstrekken van informatie aan betrokken medeoverheden. Ook worden overlegorganen rondom de militaire vliegbases en civiele luchthavens op de hoogte gebracht. Via diverse landelijke, regionale en sociale media worden de uitkomsten actief gecommuniceerd aan een breder publiek.

Op basis van het definitieve planMER zal het kabinet na verder bestuurlijk overleg met de provincies en gemeenten naar verwachting in het eerste kwartaal van 2025 de voorlopige voorkeurslocaties bekend maken. Deze worden als onderdeel van het ontwerp van de Nationale Beleidsvisie Ruimte voor Defensie opnieuw ter inzage gelegd. Iedereen kan wederom zienswijzen indienen die zullen worden meegenomen in de besluitvorming van definitieve locaties door het kabinet. Hierover zal uw Kamer naar verwachting in de tweede helft van 2025 worden geïnformeerd. Na vaststelling van de voorkeurslocaties zal - ook dan in nauw contact met andere overheden en met de omwonenden van die locaties - verdere uitwerking van de plannen plaatsvinden. Ik wil dit in goed overleg doen en, waar dit aan de orde en realistisch gezien mogelijk is, tot goede afspraken komen over de noodzakelijke randvoorwaarden.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Gijs Tuinman