

36124 Defensienota 2022 – sterker Nederland, veiliger
Europa

Nr. 42 Brief van de staatssecretaris van Defensie

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 mei 2024

Voor het veilig opereren en oefenen door Defensie op Vliegbasis Eindhoven is het noodzakelijk dat het start- en rolbanenstelsel in goede conditie verkeert. Defensie gebruikt deze vliegbasis voor de uitvoering van militaire operaties. Eindhoven Airport, de civiele medegebruiker, gebruikt de vliegbasis voor commerciële doeleinden. De kwaliteit van de vliegbasis is sinds 2016, toen voor het laatst grootschalig onderhoud plaatsvond, afgenomen door gebruik, veroudering, weersinvloeden en de nadelige effecten van het hoge grondwaterpeil op en rondom de vliegbasis.

Met deze A-brief informeer ik u over het project 'Baanrenovatie Vliegbasis Eindhoven en aanleg van de Oostrolbaan'. Dit is naar verwachting de laatste A-brief die ik naar uw Kamer stuur over een vastgoedproject van Defensie. Defensie heeft eind april aan de Kamer voorgesteld om voortaan tweejaarlijks, via de Stand van Defensie of in een verzamelbrief over ontwikkelingen in het vastgoedportfolio te rapporteren in plaats van via het Defensie Materieel Proces.

Behoefte

Met dit project wordt de kwaliteit van het banenstelsel verbeterd, waarmee de operationele inzetbaarheid en de taakstelling van de aanwezige militaire eenheden op Vliegbasis Eindhoven blijven gewaarborgd. Ook wordt het gebruikt door diverse militaire medegebruikers zoals de *Multinational MRTT Unit (MMU)*, *Multi-Role Tanker and Transport Aircraft (MRTT)*, door internationale NAVO-partners en door de civiele medegebruiker Eindhoven Airport voor commerciële doeleinden. De gezamenlijke behoefte van deze gebruikers, voor nu en in de toekomst, zorgt ervoor dat de vliegbasis moet worden verbeterd op vliegveiligheid. Het niet uitvoeren van de onderhoudswerkzaamheden heeft tot gevolg dat op een gegeven moment de kwaliteit van het start- en rolbanenstelsel niet meer voldoet en er niet meer mag worden gevlogen.

Dit project bestaat uit het gepland onderhoud aan de hoofd baan, waaronder beton- en asfaltonderhoud en het aanbrengen van een anti-skid toplaag, en daarnaast het tegelijk uitvoeren van een aantal andere werkzaamheden, zoals:

1. Het aanleggen van de Oostrolbaan en de gelijktijdige verwijdering van de overbodige intersecties. De Oostrolbaan is een extra taxibaan waarmee de taxitijd van militaire en civiele vluchten wordt beperkt door het aantal baankruisingen te verminderen. Dit komt de veiligheid en de efficiëntie ten goede;
2. Het verbreden van de zijkanten van de hoofd baan, de zogenoemde *shoulders* wat vliegtuigen extra veiligheid biedt wanneer zij van de baan dreigen te raken tijdens het taxiën, opstijgen of landen. Conform NAVO-eisen dienen *shoulders* van 6 meter te worden aangelegd aan beide zijden van de startbaan. Met de aanleg van die *shoulders* plus de reeds bestaande goot- en kantstrook van 1,5 meter wordt aan deze eis voldaan;
3. Het aanleggen van een zogenoemd *Category 3b Instrument Landing System (ILS)* voor het civiele vliegverkeer, waarmee vertragingen en annuleringen door slecht zicht zullen verminderen. Met ILS 3b kunnen vliegtuigen landen bij mist met zicht tot slechts 50 meter. Op dit moment gebruikt Vliegbasis Eindhoven de ILS van categorie 1 en moet er bij landingen sprake zijn van minstens 550 meter zicht;
4. Maatregelen ter verbetering van de waterhuishouding op het vliegveld worden direct meegenomen. Bij hevige regenval komen delen van het baanstelsel onder water te liggen, wat een gevaar oplevert voor het vliegverkeer en de uitvoering van de militaire operaties beperkt.

Uitwerking

Tijdens de baanrenovatie, die van februari 2027 tot en met juni 2027 wordt uitgevoerd, wordt het gehele vliegverkeer (militair en civiel) naar verwachting 22 weken stilgelegd om de sloop, het onderhoud, de renovatie en de nieuwbouw mogelijk te maken. Ik begrijp goed dat de impact hiervan op de gebruikers van de vliegbasis en de omwonenden groot is. Voor de luchtvaart- en reisbranche betekent de baanrenovatie dat ook zij rekening moeten houden met het tijdelijk elders onder te brengen van hun vluchten. Het tijdig aankondigen van deze tijdelijke baansluiting en

de gelijktijdige uitvoering van werkzaamheden moet ervoor zorgen dat de impact voor betrokken partijen wordt geminimaliseerd doordat zij tijdig passende interim-maatregelen kunnen treffen voor deze eenmalige tijdelijke sluiting.

Gebruikers

Tijdens deze periode maakt Defensie gebruik van andere vliegvelden om blijvend te voldoen aan de eisen voor operationele gereedstelling en inzet. Dit leidt tot meer vliegbewegingen en ander geluid op die locaties. Momenteel onderzoekt Defensie welke locaties hiervoor kunnen worden gebruikt binnen bestaande wet- en regelgeving, waarbij onder andere wordt gekeken naar beschikbare geluidsruimte, vergunningen en omgeving. Hierover wordt tijdig gecommuniceerd met de betreffende regio's.

Personeel

Het vernieuwde start- en rolbanenstelsel draagt, als gevolg van de verhoogde vliegveiligheid, bij aan een veiligere werk-, leer- en leefomgeving van zowel militair als civiel personeel.

Milieu

De (tijdelijke) stikstofdepositie door de bouwactiviteiten kan mogelijk intern worden gesaldeerd met de vergunde vliegactiviteiten die tijdens die periode niet meer plaatsvinden. De aanleg van een nieuwe Oostrolbaan kan mogelijk leiden tot wijziging van de stikstofdepositie, omdat er een gunstigere indeling van het vliegveld ontstaat waardoor minder ver hoeft te worden getaxied.

Risico's

Voor het project is een risicobeoordeling gemaakt en zijn de volgende risico's geïdentificeerd:

1. Het opsporen en het verwijderen van eventueel aanwezige niet-gesprongen explosieven. Vooruitlopend op het uitvoeren van de werkzaamheden wordt een onderzoek naar de niet-gesprongen explosieven uitgevoerd op het vliegveld;
2. Het tegenvallen van inschrijvingen voor de aanbesteding als gevolg van prijsontwikkelingen van bouwmaterialen;
3. Eventueel overige infrastructurele projecten in dezelfde periode waardoor schaarste van gespecialiseerde aannemers optreedt met als gevolg ongewenst uitstel van werkzaamheden.

Financiën

Het programmabudget van dit vastgoedproject zit in de bandbreedte tussen de 50 en 250 miljoen euro. Deze investering

komt ten laste van het investeringsbudget van Defensie. Het verbreden van de *shoulders* van de hoofdbaan en de aanleg van het ILS 3b wordt door Defensie voorgefinancierd. De *shoulders* worden gedeeltelijk terugbetaald door de NAVO omdat dit een NAVO vereiste betreft. Het ILS 3b wordt door Eindhoven Airport via jaarlijkse verrekening volledig terugbetaald. Om restrisico's af te dekken en om onder andere kosten van eventuele wijzigingen en vertragingen te dekken, is binnen het projectbudget een risicoreservering opgenomen.

Comptabiliteitswet artikel 3.1

Departementen zijn in het kader van de Comptabiliteitswet 2016 (artikel 3.1) verplicht om alle brieven over voorstellen, voornemens en toezeggingen aan de MR of aan de Kamer te voorzien van een onderbouwing op onderstaande aspecten.

<p>1. Doel(en)</p>	<p>Met dit project wordt de kwaliteit van het banenstelsel verbeterd, waarmee de operationele inzetbaarheid en de taakstelling van de aanwezige militaire eenheden op Vliegbasis Eindhoven blijven gewaarborgd. Defensie gebruikt deze vliegbasis voor de uitvoering van militaire operaties. Daarmee is het in lijn met het Strategisch Vastgoedplan 2022 (SVP).</p>
<p>2. Beleidsinstrumenten</p>	<p>Dit project bestaat uit het gepland onderhoud aan de hoofdbaan, waaronder beton- en asfaltonderhoud en het aanbrengen van een anti-skid toplaag, en het tegelijk uitvoeren van een aantal andere werkzaamheden, zoals:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De aanleg van de Oostrolbaan; 2. Het verbreden van de zijkanten van de hoofdbaan, de zogenoemde shoulders; 3. Het aanleggen van een zogenoemd Category 3b Instrument Landing System (ILS) voor het civiele vliegverkeer; 4. Het treffen van maatregelen ter verbetering van

	de waterhuishouding op het vliegveld.
3a. Financiële gevolgen voor het Rijk	Het programmabudget van dit vastgoedproject zit in de bandbreedte tussen de 50 en 250 miljoen euro. Deze investering komt ten laste van het investeringsbudget van Defensie.
3b. Financiële gevolgen voor maatschappelijke sectoren	Het verbreden van de <i>shoulders</i> van de hoofd baan en de aanleg van het ILS 3b wordt door Defensie voorgefinancierd. De <i>shoulders</i> worden gedeeltelijk terugbetaald door de NAVO omdat dit een NAVO vereiste betreft. Het ILS 3b wordt door Eindhoven Airport via jaarlijkse verrekening volledig terugbetaald.
4. Nagestreefde doeltreffendheid	Door het onderhoud aan het banenstelsel van Vliegbasis Eindhoven ,in beheer van het Rijksvastgoedbedrijf (RVB), kan de doeltreffendheid nagestreefd worden.
5. Nagestreefde doelmatigheid	Het gepland onderhoud aan het banenstelsel van Vliegbasis Eindhoven is doelmatig omdat het bijdraagt aan het verhogen van de vliegveiligheid, het verbeteren van de operationele inzetbaarheid van de aanwezige militaire eenheden op de vliegbasis en draagt bij aan de doelstelling van SVP 2022
6. Evaluatieparagraaf	Bij het monitoren van het SVP (waaronder baanrenovatie Vliegbasis Eindhoven) wordt (vooralsnog) in een jaarlijkse Kamerbrief standaard gerapporteerd over de voortgang van de uitwerking van het SVP. Tot nog toe werden projecten in het Defensie Materieel Proces (DMP) en het Defensie Projectenoverzicht (DPO) opgenomen en inzichtelijk gemaakt. Defensie heeft eind april aan de Kamer voorgesteld om voortaan tweejaarlijks, via de Stand van Defensie of in een

	verzamelbrief over ontwikkelingen in het vastgoedportfolio te rapporteren in plaats van via het Defensie Materieel Proces.
--	--

Vooruitblik

Het belang van dit project is het verhogen van de vliegveiligheid én het verbeteren van de operationele inzetbaarheid van de aanwezige militaire eenheden op de vliegbasis, internationale NAVO-partners en van de civiele medegebruiker Eindhoven Airport voor commerciële doeleinden.

Na afronding van dit project ontstaat een gunstigere indeling van het vliegveld waarmee de taxitijd van militaire en civiele vluchten wordt beperkt en het aantal baankruisingen vermindert hetgeen de veiligheid en de efficiëntie direct ten goede komt. Het vernieuwde start- en rolbanenstelsel draagt, als gevolg van de verhoogde vliegveiligheid, bij aan een veiligere werk-, en leeromgeving van zowel militair als civiel personeel.

Vanwege het projectvolume en de beperkte complexiteit van het project, ben ik voornemens het Defensie Ondersteuningscommando te mandateren voor dit project.

De staatssecretaris van Defensie,
C.A. van der Maat