

## Hoofdpunten van het onderzoeksrapport – Beoordeling van locatieopties voor de nieuwe gevechtsvliegtuigen van Defensie.

- Eén gevechtsvliegtuigenbasis kan naar tevredenheid functioneren met het geldende ambitieniveau en het geldende aantal vliegtuigen.
- De beoordelingen van de bases zijn gevoelig voor wijzigingen van het ambitieniveau en het aantal vliegtuigen.
- Er zijn grote kostenverschillen tussen de oplossingen, maar een één basis-oplossing is duidelijk minder duur, zowel wat betreft investeringen als gebruik.
- Alle opties hebben nadelen en moeilijke aspecten. Er zijn geen duidelijk perfecte oplossingen.

### Achtergrond en inleiding

Het doel van het deelonderzoek in dit rapport is het beoordelen van Bodø, Ørland en Evenes als vliegbasis voor de nieuwe gevechtsvliegtuigen van Defensie. Deze beslissing is gebaseerd op een selectie in een eerder onderzoek en een nieuwe behandeling hiervan. De bases zijn beoordeeld zowel als één basis-oplossing en als combinaties in twee bases-oplossingen, in totaal zijn er zes opties: Ørland, Bodø, Evenes, Bodø- Ørland, Evenes- Ørland, Bodø-Evenes. Het doel van dit uitgangspunt is:

1. Het beoordelen van de geschiktheid van de afzonderlijke opties
2. Duidelijkheid te verkrijgen over de wezenlijke gevolgen die aan de afzonderlijke opties zijn verbonden
3. Het berekenen van de kosten van de opties.

Dit rapport geeft niet alleen antwoord op de vragen welke basis-oplossing (één basis of twee bases) dient te worden gekozen en welke locatie (plaats) dient te worden gekozen. De beoordelingen in dit rapport zullen deel uitmaken van de besluitvormingsbasis voor de aanbeveling van de regering met betrekking tot de locatie van de nieuwe gevechtsvliegtuigen.

### Inhoud van het rapport en inrichting van het onderzoek

Om de geschiktheid van de verschillende opties in kaart te brengen en te beoordelen is een beoordelingsmodel aan de hand van twee niveaus opgesteld, dat het doel van het onderzoek weergeeft.

#### Niveau 1 – De geschiktheid van de opties

Het eerste niveau is een brede analyse van de geschiktheid van de afzonderlijke opties met betrekking tot *het uitvoeren van de opwerkactiviteiten en operaties*.

## Opwerkactiviteiten

De locatiespecifieke omstandigheden die de capaciteit en kwaliteit van de opwerkactiviteiten beïnvloeden, zijn beoordeeld op basis van de volgende omstandigheden:

- *Uitvoeren van sortie* – de voorwaarden voor het uitvoeren van het noodzakelijke aantal militaire vliegbewegingen
- *Naderingssystemen* – eventuele, aan de nadering gerelateerde beperkingen die het vermogen om het vertrek en de landing onder slecht zichtomstandigheden uit te voeren, beïnvloeden
- *Toegang tot luchtruim* – toegang tot bevredigend luchtruim boven zee en boven land, binnen acceptabele afstand van de basis.
- *Gezamenlijke training met land- en zeemacht* – de voorwaarden voor het naar tevredenheid uitvoeren van training met eigen land- en zeemacht.
- *Quick Reaction Alert (QRA)*<sup>1</sup> – de voorwaarden voor het zorgen voor de QRA-opdracht alsmede de gevolgen voor de opwerkactiviteiten

## Operaties

Het vermogen opdrachten uit te voeren hangt nauw samen met de locatie van de gevechtsvliegtuigen en afstand naar het operatiegebied. Om het vermogen opdrachten uit te voeren te belichten, zijn drie belangrijke operationele factoren beoordeeld:

- *Reactietijd*, dat wil zeggen de vliegtijd naar de operatiegebieden, met name van belang voor het uitvoeren van tijdkritische opdrachten
- *Reikwijdte*, dat wil zeggen het vermogen de operatiegebieden te bereiken zonder te deployeren
- *Actietijd*, dat wil zeggen de tijd van aanwezigheid in de operatiegebieden tot het moment waarop het retourneren naar de basis noodzakelijk is.

## Niveau 2 – De belangrijkste gevolgen van de opties

Het volgende niveau van het beoordelingsmodel is ingericht met het oog op het identificeren en duidelijkheid te verkrijgen over alle wezenlijk gevolgen van de afzonderlijke opties, alsmede de wijze waarop deze gevolgen gehanteerd dienen te worden.

Deze beoordelingen zijn gecategoriseerd in de volgende thema's:

### Waarborgen relaties met de bondgenoten

Wat betreft de relatie met de bondgenoten zijn er met name twee omstandigheden van belang:

- *Verplichtingen aan de bondgenoten* – op welke wijze zijn de bindende afspraken (*MCCP-N, FOL/AWACS en COB*) van invloed op de locatiekeuzes en hoe kunnen ze potentieel gehanteerd worden
- *Training en oefening door bondgenoten* – de geschiktheid met betrekking tot training met buitenlandse gevechtsvliegtuigen

---

<sup>1</sup> Quick Reaction Alert (QRA) betreft toekomstige "air policing", of politieke bewaking van het luchtruim, waaronder het eventueel identificeren en onderscheppen van vliegtuigen in vreedstijd. Twee vliegtuigen staan altijd met een reactietijd van 15 minuten paraat.

## **Personeel- en competentie gerelateerde gevolgen.**

Er zijn met name twee omstandigheden waarop de beoordeling van de gevolgen gericht is geweest:

- *Kans op competentieverlies bij herlocatie Als men een andere locatieoplossing kiest dan de huidige, zal er risico bestaan sleutelpersoneel te verliezen door de verhuizing.*
- *Werven en behouden van personeel. Naast het kortetermijnprobleem het personeel zover te krijgen om naar een nieuwe basis te verhuizen, is Defensie ervan afhankelijk of men op de lange termijn erin slaagt nieuw personeel te werven en de competentie die het personeel vertegenwoordigt, te behouden.*

## **Geluidshinder en milieuaspecten**

Met betrekking tot geluidshinder en milieuaspecten zijn meerdere omstandigheden beoordeeld. Het belangrijkste punt is gerelateerd aan de gevolgen van geluidshinder. In het rapport worden de resultaten van de gemaakte geluidshinderberekeningen samengevat en er wordt een initiële beoordeling van het aantal te onteigenen woningen en woningen die maatregelen vereisen, gegeven. De kosten verbonden aan het hanteren van de gevolgen zijn meegenomen bij de kostenberekeningen.

## **Vastgoed, gebouwen en installaties (EBA)**

Er is onderzocht welke nieuwe infrastructuur gerealiseerd dient te worden om met de gevechtsvliegtuigen te kunnen opereren en ze te kunnen ondersteunen. Het aanleggen van nieuwe vliegoperationele terreinen en nieuwe omvangrijke infrastructuur zijn hoge kostenposten voor elke basisoptie. Verdere hebben de drie actuele bases, Ørland, Bodø en Evenes, ten dele aanzienlijke verschillen met betrekking tot de bestaande infrastructuur. Dit brengt met zich mee dat de bases tot op zekere hoogte behoorlijk uiteenlopende eisen hebben.

## **Kostenberekeningen**

De kostenberekeningen in het rapport zijn naast elkaar gezet met als doel de locatieopties te kunnen vergelijken. De kosten, in de vorm van gebruik en investering, zijn opgesteld op basis van een beschrijving van de activiteiten en organisatie die volgens het plan op de bases gevestigd zullen worden en een beoordeling van de maatregelen die als noodzakelijk zijn bevonden met het oog op het vestigen en het gebruik hiervan.

De berekeningen omvatten hoofdzakelijk de ontvangsten en uitgaven (kasstromen) met betrekking tot personeel en infrastructuur (investering en gebruik).

De investeringskosten kunnen binnen de volgende drie hoofdcategorieën gecategoriseerd worden:

1. Vliegoperationele terreinen, waaronder:
  - start- en landingsbanen
  - taxibanen
  - opstellingsplaatsen
  - ruimten voor bewapenen van vliegtuigen
2. EBA in het algemeen, waaronder:
  - Materieelgerelateerde EBA (hangaars, werkplaatsen, opslagplaatsen, garagecapaciteit)
  - Personeelsgerelateerde EBA (kantoren, kazerne, eetfaciliteiten, woningen)

3. Dempende maatregelen tegen geluidshinder buiten de bases (behoefte aan het voldoen aan de voor de civiele infrastructuur buiten de basis geldende geluidshindereisen). De kosten verbonden aan geluidwering op de basis maken deel uit van de algemene EBA-kosten.

Hieronder volgt een overzicht van de berekende initiële investeringskosten per locatieoplossing (in mln. 2010-NOK).

Investeringskosten				
	Geluidshinder	Vliegoperationele terreinen	EBA <sup>2</sup>	SOM
Ørland	0,3 mld.	2,0 mld. <sup>3</sup>	3,4 mld.	<b>5,7 mld.</b>
Bodø	0 mld.	3,0 mld.	5,3 mld.	<b>8,4 mld.</b>
Evenes	0,3 mld.	2,1 mld.	5,0 mld.	<b>7,4 mld.</b>
Bodø - Ørland	0,2 mld.	3,6 mld.	6,0 mld.	<b>9,9 mld.</b>
Evenes - Ørland	0,4 mld.	2,7 mld.	6,0 mld.	<b>9,1 mld.</b>
Bodø - Evenes	0,1 mld.	5,2 mld.	7,0 mld.	<b>12,3 mld.</b>

Bedrijfskosten zijn binnen de volgende vijf hoofdcategorieën gecategoriseerd:

Personeelskosten: Loonkosten en andere bedrijfsgerelateerde kosten verbonden aan het personeel dat deel uitmaakt van de verschillende oplossingsopties.

Gebruik vliegveld: Kosten voor materieel, waren en diensten die aan het gebruik van het vliegveld verbonden zijn. De ramingen zijn exclusief de aan het personeel en EBA verbonden kosten en inclusief de compensatie te ontvangen van AVINOR.

EBA: Kosten verbonden aan het gebruik van de EBA die deel uitmaakt van de verschillende basisoplossingen, inclusief de vliegoperationele terreinen

Gebruik van QRA: Kosten verbonden aan het gebruik van QRA in het noorden, als de QRA-opdracht niet vanaf de bases uitgevoerd kan worden.

Minimum aan activiteit op Ørland: Kosten verbonden aan een minimum aan activiteit op de vliegbasis op Ørland in verband met het zorgen voor de verplichtingen aan de bondgenoten.

De berekeningen van de bedrijfskosten van de verschillende locatieoplossingen laten de volgende jaarlijkse bedrijfskosten per locatieoplossing zien (in mln. 2010-NOK) .

Gebruik (jaarlijkse kosten)						
	Personeel	Gebruik vliegveld	EBA	Gebruik QRA	Min.activiteit Ørland	SOM
Ørland	1 060 mln.	10 mln.	130 mln.	40–110 mln. <sup>4</sup>		<b>1 240 – 1 310 mln.</b>
Bodø	1 050 mln.	- 15 mln.	110 mln.		65 mln.	<b>1 210 mln.</b>
Evenes	1 050 mln.	-5 mln.	100 mln.		65 mln.	<b>1 210 mln.</b>
Bodø - Ørland	1 160 mln.	0 mln	180 mln.			<b>1 340 mln.</b>
Evenes - Ørland	1 170 mln.	5 mln.	160 mln.			<b>1 340 mln.</b>
Bodø - Evenes	1 160 mln.	- 20 mln.	150 mln		65 mln	<b>1 350 mln.</b>

<sup>2</sup> Exclusief de behoefte aan herinvestering in gebouwen waarvan de levensduur verstrijkt in de periode na het in gebruik nemen van het vliegveld

<sup>3</sup> Een oplossing gebaseerd op de optie V1 zal wat betreft de investering in vliegoperationele terreinen 0,6 mld. NOK kosten en wat betreft geluidshindermaatregelen 0 mld. NOK kosten, bij elkaar opgeteld om en nabij 1,2 mld. NOK minder dan optie V3. Een dergelijke oplossing zal aanmerkelijke geluidshindergevolgen hebben en is niet als uitgangspunt meegenomen

<sup>4</sup> Kostenafhankelijk van de QRA-oplossing

## **Hoofdpunten van de beoordelingen van de afzonderlijke opties**

### **Ørland als één basis-oplossing**

Ørland als één basis-oplossing is beoordeeld als zijnde zeer geschikt voor operaties en zeer bevredigend voor opwerkactiviteiten. De optie vereist echter een eigen QRA-detachement in het noorden om het operationele ambitieniveau van deze locatieoplossing te kunnen waarborgen.

De locatieoplossing is ook als de gunstigste één basis-oplossing beoordeeld met betrekking tot activiteiten van en verplichtingen aan bondgenoten, maar bepalend hierbij is of de geluidshinder van deze activiteiten de gestelde acceptatiegrenzen niet overschrijden. Wat betreft de aan het personeel en competentie gerelateerde omstandigheden wordt de optie als bevredigend beoordeeld, hoewel er naar verwachting sprake van enig competentieverlies in de overgangperiode zal zijn. De locatieoptie heeft volgens de beoordeling enkele problemen met betrekking tot de wervingsactiviteiten.

De optie zal omvangrijke maatregelen voor het verminderen van het geluidsoverlast voor de omliggende bebouwing vereisen. De concrete vliegveldoplossing die als meest doelmatig met betrekking tot het hanteren van geluidshinder wordt beoordeeld, bestaat uit de vliegoperationele terreinen parallel 900 meter naar het westen te verschuiven.

Dit zal aan de andere kant met zich meebrengen dat men in conflict kan komen met een internationaal beschermgebied (Grandefjæra) in het westen.

De optie heeft sluiting van hoofdluchthaven Bodø tot gevolg, maar de regionaal-politieke gevolgen van een dergelijke sluiting zullen beperkt zijn.

De gevolgen van geluidshinder en het rekening houden met het beschermde gebied in het westen worden als de moeilijkste aspecten van Ørland als één basis-oplossing gezien. Het ontzien van het beschermde gebied door de vliegoperationele terreinen niet zover in westelijke richting te verschuiven, zal grotere geluidshindergevolgen voor de omliggende bebouwing met zich meebrengen en de noodzaak van onteigening en geluidwerende bescherming doen toenemen. Deze punten worden echter als oplosbaar beschouwd binnen het kader van het latere proces waarin de gevolgen van de maatregelen worden onderzocht.

### **Bodø als één basis-oplossing**

Ørland als één basis-oplossing is beoordeeld als zijnde geschikt operaties en bevredigend voor opwerkactiviteiten. De QRA-opdracht zal op de basis uitgevoerd kunnen worden en onderdeel uitmaken van activiteiten aldaar.

Wat betreft opwerkactiviteiten heeft de oplossing enkele problemen met betrekking tot het uitvoeren van het noodzakelijke aantal vliegbewegingen, aangezien de basis ook een aanmerkelijke mate van civiele vliegactiviteiten heeft. Dit wordt als oplosbaar beschouwd aan de hand aanpassingen van de dagelijkse vliegtraining, maar dit brengt verhoogde bedrijfskosten met zich mee. Met betrekking tot training en oefenmogelijkheden heeft de oplossing enige beperkingen, primair met betrekking tot de nationale toegang tot het luchtruim boven land, maar ook dit wordt geacht niet voor aanzienlijke nadelen ten aanzien van de oplossing te zorgen, primair op grond van de luchtoperationele samenwerking met Zweden.

Training en oefening door bondgenoten zullen de problemen doen toenemen met betrekking tot het uitvoeren van de vliegbewegingen en de toegang tot het luchtruim. AWACS op Ørland en de in Trøndelag gelegen vooraf gevulde opslagplaatsen ten behoeve van de bondgenoten zal of verplaatst of voortgezet dienen te worden als onderdeel van de minimale activiteit op Ørland. Beide mogelijkheden vereisen een dialoog, en eventueel nieuwe onderhandelingen, over de geldende afspraken.

Wat betreft de aan het personeel en competentie gerelateerde omstandigheden wordt de optie als zeer bevredigend beoordeeld, onder andere op grond van de ligging bij de stad Bodø en de nabijheid het operationele hoofdkwartier van Defensie. Naar verwachting zal er sprake zijn van enige competentieverlies in de overgangperiode, maar de oplossing wordt als zeer goed met betrekking tot de werving beoordeeld.

Deze optie vereist omvangrijke wijzigingen van de infrastructuur op luchthaven Bodø, waaronder een verplaatsing van de vliegoperationele terreinen. Door deze verplaatsing wordt tegelijkertijd de noodzaak van dempende maatregelen met betrekking tot geluidshinder verlaagd naar een marginaal niveau. Geluidshinder buitenshuis wordt evenwel als een groter probleem bij deze oplossing beschouwd op grond van het grote aantal mensen dat getroffen wordt.

De optie brengt een sluiting of een enorme vermindering van de activiteiten op hoofdluchthaven Ørland met zich mee. De maatregelen hebben daarom aanzienlijke regionaal-politieke gevolgen voor de regio Ørland en de gemeente Ørland.

De omstandigheid die voor de meeste problemen voor Bodø als één basis-oplossing zorgt is het omvangrijke civiele luchtverkeer.

### **Evenes als één basis-oplossing**

Evenes wordt beoordeeld als zijn geschikt voor operaties, maar op grond van de vliegoperationele beperkingen zijn er aan Evenes als één basis-oplossing aanzienlijke nadelen verbonden. Ontbrekende precisienadering vanaf het zuiden, en volstrekte onzekerheid of het mogelijk is hier in de in de toekomst een oplossing voor te krijgen, worden geacht aanzienlijke gevolgen te hebben voor de uitvoering van het noodzakelijke aantal vliegbewegingen. Daarnaast heeft de oplossing volgens de beoordeling beperkingen met betrekking tot toegang tot het luchtruim.

Evenes als één basis-oplossing kan de QRA-opdracht vanaf de basis uitvoeren als onderdeel van de activiteiten.

Training en oefening door bondgenoten zullen de problemen doen toenemen met betrekking tot het naderingsstelsel en toegang tot het luchtruim. AWACS op Ørland en de in Tønderlag gelegen vooraf gevulde opslagplaatsen ten behoeve van de bondgenoten zullen hetzij verplaatst dienen te worden hetzij worden voortgezet als onderdeel van de minimale activiteiten op Ørland. Beide onderwerpen vereisen een dialoog, en eventueel nieuwe onderhandelingen, over de geldende afspraken.

Wat betreft de aan het personeel en competentie gerelateerde omstandigheden wordt de optie als zeer problematisch bevonden. Naar verwachting zal er sprake zijn van een aanmerkelijk competentieverlies in de overgangperiode, en de oplossing zal aanzienlijke problemen op het gebied van werving met zich meebrengen.

Evenes komt als relatief robuust naar voren met betrekking tot geluidshinder, maar ook hier is er behoefte aan dempende maatregelen, zij het niet in dezelfde omvang dan in het geval van de andere locatieopties.

Met name voor Evenes als zodanig, maar ook voor de regio zal de vestiging van gevechtsvliegtuigenactiviteiten een grote impuls zijn, zowel met betrekking tot de werkgelegenheid als de bevolking. De optie brengt echter een sluiting of een enorme vermindering van de activiteiten op zowel hoofdluchthaven Bodø als hoofdluchthaven Ørland met zich mee, hetgeen gevolgen heeft voor beide regio's.

Een bijzondere omstandigheid met betrekking tot Evenes is het waarborgen van de Samische belangen. Evenes ligt in een Markasamisch gebied en is belangrijk voor de Samische cultuur en identiteit. De gevolgen voor de Samische bevolking, cultuur en identiteit is algeheel in kaart gebracht. Een vestiging van een gevechtsvliegtuigenbasis op Evenes kan volgens de beoordeling grote negatieve gevolgen voor de Samische cultuur en belangen in het gebied hebben. Er zijn echter een aantal dempende maatregelen voorgesteld, die eraan kunnen bijdragen dat de gevolgen minder groot zijn.

Er zijn in hoofdzaak drie omstandigheden die de geschiktheid van Evenes als één basis-oplossing beperken: Ontbrekende precisienadering, toegang tot het luchtruim boven land en personeelsgerelateerde aspecten.

#### **Bodø/Ørland als twee bases-oplossing**

Deze oplossing wordt als uitstekend geschikt voor zowel de opwerkactiviteiten als de operaties beoordeeld. Ørland en Bodø vullen elkaar op beide gebieden aan, en bieden over het geheel genomen een zeer goede oplossing.

Bij deze oplossing zullen de verplichtingen aan de bondgenoten worden gewaarborgd zoals vandaag de dag. Wat betreft personeel en competentie is deze optie gunstig.

Een verlenging van de huidige start- en landingsbaan zal voldoende zijn, maar er moeten nog omvattende geluidshindermaatregelen worden genomen. In Bodø dient ook in deze optie een nieuwe start- en landingbaan te worden aangelegd.

#### **Evenes/Ørland als twee bases-oplossing**

Deze oplossing wordt als uitstekend geschikt voor de operaties en als bevredigend voor de opwerkactiviteiten beoordeeld. Ørland en Evenes vullen elkaar op beide punten aan. Ontbrekende naderingssystemen op Evenes zullen ook in het geval van een twee bases-oplossing beperkingen ten aanzien van het uitvoeren van de activiteiten hebben, maar niet in dezelfde omvang als bij een één basis-oplossing.

Bij deze oplossing zullen de verplichtingen aan de bondgenoten worden gewaarborgd zoals vandaag de dag op Ørland gebeurt.

Met betrekking tot de aan personeel en competentieverlies gerelateerde omstandigheden zijn er problemen aan de optie verbonden, aangezien enig competentieverlies verwacht moet worden in verband met de verhuizing vanaf Bodø, naast het feit dat de oplossing over het geheel genomen problemen met de werving zal geven.

Bij deze optie zal een verlenging van de huidige start- en landingsbaan op Ørland voldoende zijn, maar er moeten nog omvattende geluidshindermaatregelen worden genomen. Op Evenes dienen ook aanzienlijke geluidshindermaatregelen te worden genomen.

De optie betekent sluiting van hoofdluchthaven Bodø en zal daardoor gevolgen voor de regio Bodø hebben.

### **Bodø/Evenes als twee bases-oplossing**

Een twee bases-oplossing bestaande uit Bodø en Evenes wordt als een mogelijke oplossing beschouwd. Bodø en Evenes hebben echter in wezen dezelfde nadelen wat betreft opwerkactiviteiten en vullen elkaar daardoor zeer weinig aan, en wordt daarom als duidelijk de slechtste van de twee bases-oplossingen beoordeeld.

De oplossing wordt beoordeeld als zijnde geschikt met betrekking tot het uitvoeren van operaties. De oplossing is zeer goed met betrekking tot operaties in het noorden, maar biedt niet wezenlijk meer dan een één basis-oplossing in het noorden. Een twee bases-oplossing dient te bestaan uit een basis in het zuiden en een basis in het noorden in verband met het waarborgen van het uitvoeren van de opdrachten in het gehele verantwoordelijkheidsgebied.

AWACS op Ørland en de in Tønderlag gelegen vooraf gevulde opslagplaatsen ten behoeve van de bondgenoten zullen hetzij verplaatst dienen te worden hetzij worden voortgezet als onderdeel van de minimale activiteiten op Ørland.

Wat betreft de aan het personeel en de werving gerelateerde omstandigheden zijn er enkele problemen aan de optie verbonden, aangezien men met enig competentieverlies in verband met de verhuizing rekening dient te houden, maar over het geheel genomen wordt de oplossing als bevredigend beoordeeld met betrekking tot de aan het personeel en de werving gerelateerde aspecten.

In Bodø dient ook in deze optie een nieuwe start- en landingsbaan te worden aangelegd, met gevolgen voor de overige EBA. Op Evenes dienen maatregelen te worden genomen, maar in kleinere omvang.

De optie betekent sluiting van hoofdluchthaven Ørland en zal daardoor gevolgen voor de regio Ørland hebben.

### **Samenvattende beoordeling**

Het doel van deze deelevaluatie in dit rapport is het beoordelen van Bodø, Ørland en Evenes als basis voor de nieuwe gevechtsvliegtuigen van Defensie. Concreet is het doel de geschiktheid van de afzonderlijke opties als locatieoplossing te beoordelen, duidelijkheid te verschaffen over de wezenlijke gevolgen van elke optie alsmede een financiële berekening van de opties uit te voeren.

Alle optionele locatieoplossingen hebben zowel sterke als zwakke punten. Het is logisch dat twee bases-oplossingen in het algemeen de voorkeur verdienen boven één basis-oplossingen wat betreft opwerkactiviteiten en operaties. De verdeling van de dagelijkse opwerkactiviteiten over twee bases kan bijdragen aan het verminderen van de eventuele nadelen die aan de afzonderlijke bases verbonden zijn. Om dit wezenlijk effect te laten hebben dienen de respectieve bases echter elkaars zwakke punten te compenseren, en daarmee de oplossing meerwaarde bieden naast het feit dat de activiteiten over twee plaatsen verdeeld worden.



Wat betreft operaties biedt een locatie op twee plaatsen over het algemeen betere operationele voorwaarden door middel van gereduceerde reactietijd, hogere mate van dekking en langere actietijd. Maar zelfs in een twee bases-oplossing zal het nodig zijn gevechtsvliegtuigen naar bases te deployeren, die dicht bij het actuele operatiegebied liggen. Ongeacht de locatie en het aantal bases zal een spreidingsconcept daarom noodzakelijk zijn. Een dergelijke spreiding zal ook bijdragen aan het verminderen van de kwetsbaarheid van gevechtsvliegtuigen, met name in een één basis-oplossing.

Zowel wat betreft opwerkactiviteiten als operaties is een twee bases-oplossing met beide bases in het noorden weinig doelmatig. Een eventuele twee bases-oplossing dient daarom op Ørland en op een van de bases in het noorden gerealiseerd te worden. De beoordeling van de geschiktheid van de opties laat echter zien dat één basis-oplossingen naar tevredenheid kunnen functioneren met toepassing van het geldende ambitieniveau en het aantal vliegtuigen.

Alle locatieoplossing hebben verschillende problemen met betrekking tot de verplichtingen aan de bondgenoten, personeel en competentie, geluidshinder en milieu alsmede regionaal-politieke gevolgen. Het grootste afzonderlijke probleem betreft de geluidshindergevolgen. Oplossingen die Evenes omvatten hebben daarnaast problemen met betrekking tot het waarborgen van de Samische cultuur en woonplaatsen in het gebied. Deze gevolgen zijn op zichzelf beschouwd van zodanige aard dat ze aan de hand van verschillende maatregelen behandeld kunnen worden. De som van de gevolgen leiden er echter toe dat enkele oplossingen voor grotere problemen zorgen dan andere.

Het fundamentele probleem van twee bases-oplossingen is dat ze aanzienlijk duurder zijn, zowel wat betreft investeringen als gebruik, terwijl een twee bases-oplossing operationeel gezien niet noodzakelijk is.

De aanschaf van de F-35 heeft, los van de locatieoplossing, aanzienlijke investeringskosten met betrekking tot EBA tot gevolg. De investeringskosten bij een voortzetting van de huidige gevechtsvliegtuigenbases in een twee bases-oplossing zijn volgens de berekening 9,9 mld. NOK, en resulteert zodoende in een van de duurste opties. Ter vergelijking: de investeringskosten voor Ørland als één basis-oplossing bedragen volgens de berekening 5,7 mld. NOK.

De jaarlijkse bedrijfskostenverschillen tussen één basis- en twee bases-oplossingen (oplopend tot 140 mln. NOK) kunnen vergeleken met de initiële investeringskosten klein overkomen. Het verschil behelst echter meer dan de totale jaarlijkse bedrijfskosten van sommige van Defensies structuurcomponenten. De keuze voor een basisoplossing zal bovendien een financiële langetermijnverplichting inhouden, die na verloop van tijd aanzienlijke kosten en verminderde flexibiliteit voor het budget van Defensie kunnen opleveren.

Conform de belangrijkste principes zoals geschetst voor de verdere ontwikkeling van de structuur en organisatie van de sector defensie zal een één basis-oplossing bijdragen tot een beter langetermijnevenwicht tussen de operationele structuur en de ondersteunende activiteiten, alsmede kosteneffectievere oplossingen. Een twee bases-oplossing zal blijvend resources vereisen ten koste van andere activiteiten en zal in het uiterste geval ten koste van het operationele vermogen van Defensie gaan.

Met betrekking tot de langetermijnflexibiliteit zullen twee bases-oplossingen in het algemeen betere voorwaarden bieden voor het kunnen verwerken van een toename van de activiteiten of het kunnen verwerken van de plaatsing van andere structurelementen. Wat betreft één basis-oplossingen hebben alle opties de aan de terreinen gerelateerde voorwaarden voor het kunnen huisvesten van meerdere afdelingen. Geluidshinderproblemen zorgen ervoor dat een toename van de gevechtsvliegtuigenactiviteiten naast het bestaande ambitieniveau problemen in één basis-oplossingen oplevert.

Ten slotte dient te worden opgemerkt dat de beoordelingen die uiteen zijn gezet gevoelig zijn voor wijzigingen met betrekking tot het ambitieniveau en het aantal vliegtuigen. In de mate waarin er voor een ander ambitieniveau en/of ander aantal vliegtuigen wordt gekozen is het nodig de beoordelingen in dit onderzoek te updaten alvorens men overgaat tot het nemen van een besluit inzake de locatieoplossing. Los hiervan zullen, zoals in de inleiding van dit rapport gemeld, aanvullende beoordelingen op meerdere gebieden worden uitgevoerd alvorens een definitieve aanbeveling over de locatie van nieuwe gevechtsvliegtuigen kan worden voorgelegd. Daarnaast zal het doelmatig zijn tegelijkertijd een algehele beoordeling uit te voeren, waarbij de verschillende locatieopties in samenhang met de overige basisstructuur en activiteiten van Defensie worden bekeken.