

Vergaderjaar 1999–2000

26 800 X

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 2000

Nr. 40

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 24 mei 2000

Inleiding

Het «Capability Upkeep Program» (CUP) Orion betreft een technisch en operationeel verbeteringsprogramma voor de P3C Orion maritieme patrouillevliegtuigen van de Koninklijke marine. Met mijn brief van 8 november 1999 (26 800-X, nr. 9) bent u geïnformeerd over de resultaten van de (voor)studiefase (B/C-fase) van dit project. Met deze brief informeer ik u over de afronding van de verwervingsvoorbereidingsfase (D-fase) van het project.

Operationele behoefte

Het belang van maritieme patrouillevliegtuigen wordt onderschreven in de Defensienota 2000. Daarin wordt onder meer uiteengezet dat de inzet van maritieme eenheden veelzijdiger is geworden. Er moet rekening worden gehouden met inzet zowel binnen als buiten het Navo-verdragsgebied. Maritieme eenheden moeten kunnen opereren in een geïntegreerd internationaal verband met land- en luchteenheden. Voorts moeten maritieme eenheden meer dan in het verleden in staat zijn landoperaties te ondersteunen. Zij zullen daarom dichterbij de wal moeten kunnen opereren. Tenslotte kan het geweldsniveau per operatie sterk verschillen. Zo kunnen eenheden worden ingezet ter ondersteuning van justitiële acties in de kustwateren met weinig of geen geweld, en in vredesafdwingende operaties hoog in het geweldsspectrum. Het maritieme patrouillevliegtuig kan onder deze uiteenlopende omstandigheden opereren.

De uitbreiding in de taakstelling van «blue water» (open oceaan) naar «brown water» (kustwateren) heeft gevolgen voor de inzet van de P-3C Orion. Het vliegtuig wordt steeds vaker ingezet ter ondersteuning van maritieme operaties in kustgebieden en, zoals in Kosovo, nabij of boven land voor verkenning en verificatie. Er moet meer rekening worden gehouden met een dreiging van (dieselelectrische) onderzeeboten in ondiep water en van kleine bovenwaterschepen en kustopstellingen met

antischipraketten of luchtdoelraketten. De operaties nabij of boven land stellen hoge eisen aan de sensoren en het zelfbeschermingspakket van de vliegtuigen.

Het benodigde verbeteringsprogramma berust op de gewijzigde taken en de daaruit voortvloeiende veranderde inzet van de Orions. Daarnaast is bij de operaties in de Perzische Golf en boven Kosovo het belang van «commonality» met de Orions van de Amerikaanse marine onderstreept. In de Defensienota 2000 is aangekondigd dat tien van de huidige dertien Orions zullen worden aangehouden. Daarvan opereren zeven toestellen vanaf het Marine Vliegkamp Valkenburg. Zij zullen een volledig moderniseringsprogramma ondergaan, waardoor ze voor alle taken inzetbaar zijn. Van deze zeven vliegtuigen is één Orion permanent gestationeerd op Keflavik op IJsland. Daarnaast zijn twee Orions vrijwel onmiddellijk inzetbaar ten behoeve van de Opsporings- en Reddingsdienst (OSRD) van de Kustwacht Nederland. Vier Orions zijn beschikbaar voor operationele taken, individueel of in samenwerking met een maritieme taakgroep. In voorkomend geval zijn ze beschikbaar voor crisisbeheersings- en vredesoperaties. De overige drie Orions zullen worden ingezet voor kustwacht- en justitiële taken in het Caribische gebied. Met het oog op die taken zullen deze toestellen een gedeeltelijk moderniseringsprogramma ondergaan.

Inhoud moderniseringsprogramma

Afgezien van enige tussentijdse aanpassingen voor operaties boven Kosovo zijn de Nederlandse Orions nog steeds in de eerste plaats geconfigureerd voor de inzet tegen nucleaire onderzeeboten in de open oceaan. De akoestische detectieapparatuur vormt de kern van het Sewaco-systeem. Alle overige sensoren, zoals radar en «Electronic Support Measures» (ESM), ondersteunen deze inzet. Ten tijde van de aanschaf van de Orion werd deze configuratie toereikend geacht voor de verdediging tegen nucleaire onderzeeboten van het Warschaupact.

Gezien de gewijzigde inzet, de verouderde apparatuur en het streven naar interoperabiliteit met bondgenootschappelijke vliegtuigen en oppervlakeschepen is modernisering van het Sewaco-systeem nodig.

Zoals gemeld in de B/C-brief zullen de tien te moderniseren Orions in het kader van de CUP worden voorzien van dezelfde basisconfiguratie. Hiermee kunnen de vliegtuigen, afhankelijk van hun taakstelling, flexibel worden ingezet. Tot deze basisconfiguratie behoren: het Centraal Data-verwerkend systeem (CDS), de radar, het Interne Communicatie Systeem (ICS) en de voorbereidende voorzieningen voor alle overige apparatuur. De overige apparatuur bestaat uit ESM, akoestische apparatuur en sonoboei-ontvanger, satellietcommunicatie, een «Chaff en Flare»-afwerpinstallatie en een «Missile Approach Warning System». Alleen de zeven volledig te moderniseren vliegtuigen zullen worden voorzien van ESM, de akoestische apparatuur en de sonoboei-ontvanger. Ten behoeve van operaties nabij Kosovo zijn drie Orions al uitgerust met een «Chaff en Flare»-afwerpinstallatie en een «Missile Approach Warning System» voor zelfverdediging.

In de B/C-brief is gemeld dat de eisen voor de radar en de satellietcommunicatie zijn aangescherpt. Om die reden zal de door de Amerikaanse marine geselecteerde radar, die beter geschikt is voor grondwaarneming, worden opgenomen in het moderniseringspakket. De drie Orions voor kustwachttaken in het Caribische gebied zullen tevens, in aanvulling op de basisconfiguratie, worden voorzien van satellietcommunicatie.

Invulling van de behoefte

Zoals gemeld in de B/C-brief is in de studiefase een vergelijking gemaakt tussen verwerving via «Foreign Military Sales» (FMS) en «Direct Commercial Sales» (DCS). Daarbij bleek dat het uit financieel oogpunt en om redenen van doelmatigheid de voorkeur verdient de uitvoering van het moderniseringsprogramma van de tien Nederlandse Orion maritieme patrouillevliegtuigen via FMS te laten aansluiten bij de moderniseringsprogramma's van de Amerikaanse marine. Daarbij wordt tevens bereikt dat de eerdergenoemde «commonality» met de Orions van de Amerikaanse marine zoveel mogelijk wordt gehandhaafd. In de verwervingsvoorbereidingsfase is vervolgens onderzocht in hoeverre de CUP via FMS binnen de operationele en financiële randvoorwaarden kan worden uitgevoerd. Gezien de tijdsdruk die de aansluiting bij de Amerikaanse moderniseringsprogramma's met zich brengt, is daartoe al op 28 oktober 1999 een «Letter of Request» (LOR) verstuurd.

Op 13 april 2000 is van de Amerikaanse marine de «Letter of Offer and Acceptance» (LOA) ontvangen. Daarin is aangegeven dat door uitvoering van delen van twee bestaande Amerikaanse programma's volledig invulling kan worden gegeven aan de gewenste inhoud van het Nederlandse moderniseringsprogramma. Daarbij kan worden aangesloten bij lopende Amerikaanse bestellingen («Government Off The Shelf»).

De firma Lockheed Martin Naval Electronics and Surveillance Systems (LM NE&SS) zal voor Nederland als «prime contractor» de modificatie van de Nederlandse vliegtuigen uitvoeren. Zeven vliegtuigen worden voorzien van de volgende apparatuur: het ASQ 227 CDS, de USQ 78B akoestische processor en sonoboei-ontvanger, de ALR 66C(V)3 ESM, de APS 137B(V)5 radar, het AIC 34 Intern Communicatie Systeem, voorzieningen voor een geïntegreerd satcomsysteem, voorzieningen voor de ALE 47 «Chaff en Flare»-afwerpinstallatie en het AAR 47 «Missile Approach Warning System». De overige drie vliegtuigen worden voorzien van: het ASQ 227 CDS, de APS 137B(V)5 radar, het AIC 34 ICS, een geïntegreerd satcomsysteem, voorzieningen voor de akoestische processor en sonoboei-ontvanger en voorzieningen voor ESM.

Drie vliegtuigen zijn, zoals eerder is opgemerkt, met het oog op de operaties in Kosovo voorzien van een ALE 47 «Chaff en Flare»-afwerpinstallatie en een AAR 47 «Missile Approach Warning System». Deze zelfverdedigingsmiddelen kunnen worden overgezet in de andere toestellen, die hiervoor tijdens de CUP worden voorbereid.

De LOA omvat onder meer de verwerving, de fabricage, de installatie, de software-ontwikkeling, het testen, het projectmanagement en de documentatie. Daarnaast omvat de LOA de initiële reservedelen en de noodzakelijke initiële training voor vliegtuigbemanningen en onderhoudspersoneel.

Exploitatievoorbereiding

Zoals uit de B/C-brief bleek heeft het beoogde moderniseringsprogramma geen gevolgen voor de exploitatie van de platforms. Voor het onderhoud aan de nieuwe Sewaco-apparatuur worden geen wezenlijke veranderingen met financiële gevolgen voorzien ten opzichte van de huidige situatie. De CUP zal vooralsnog evenmin gevolgen hebben voor de personele sterkte. Als gevolg van de hogere mate van integratie van de nieuwe apparatuur kan evenwel een verschuiving optreden van onderhoud in eigen beheer naar uitbesteding van onderhoud. Dit is echter thans nog niet te kwantificeren, omdat de Amerikaanse marine daar zelf nog weinig

ervaring mee heeft. Indien wordt besloten tot het structureel uitbesteden van onderhoud, zal de personele sterkte overeenkomstig worden aangepast.

Hoewel de CUP zal leiden tot inhoudelijke aanpassing van de opleidingen, zullen de opleidingskosten waarschijnlijk voorlopig niet veranderen. Zoals in de B/C-brief is aangekondigd biedt de nieuwe operationele software mogelijkheden om (deel)trainingen op tactisch gebied uit te voeren, zowel op de grond als in de lucht. Deze mogelijkheden tot «embedded training» moeten eerst worden geëvalueerd voordat kan worden vastgesteld of er een resterende trainingsbehoefte, zoals een aanpassing van de bestaande Operational Tactics Trainer, is.

Inschakeling van de Nederlandse industrie

In overeenstemming met de B/C-brief is voor de levering van de benodigde Sewaco-apparatuur geen rol voor de Nederlandse industrie voorzien. De Amerikaanse marine heeft berekend dat deelneming van de firma Stork/Fokker aan het moderniseringsprogramma zou leiden tot minimaal 6,7 miljoen dollar aan extra kosten. Gezien deze extra kosten is dit niet acceptabel. Inmiddels heeft het ministerie van Economische Zaken overeenstemming bereikt over 100 procent compensatie bij Nederlandse bedrijven. Lockheed Martin heeft schriftelijk verklaard hiervoor geen extra kosten in rekening te brengen. Raytheon, de producent van de radar, heeft laten weten bereid te zijn met het ministerie van Economische Zaken en de Amerikaanse marine samen te werken met als doel de administratiekosten die verband houden met de compensatie, in het LOA-bedrag onder te brengen.

Milieu

Aan de uitvoering van de CUP Orion zijn geen specifieke milieu-aspecten verbonden.

Financieel

In de B/C-brief bedroeg het budget voor de modernisering van de Orions f 327,7 miljoen (prijspeil 1999). In de Defensienota 2000 is aangekondigd dat een bedrag van f 37 miljoen wordt toegevoegd aan het project CUP Orion om de vliegtuigen door de verwerving van de APS 137B(V)5 radar beter geschikt te maken voor grondwaarneming en om drie vliegtuigen voor de kustwacht taken uit te rusten met satellietcommunicatie. Het totale projectbudget (inclusief risicoreservering) kwam hiermee op f 365 miljoen (prijspeil 1999). In het projectbudget zijn tevens opgenomen de kosten van het «Integrated Logistic Support», waaronder de verwerving van initiële reservedelen en van documentatie en opleidingen. De kosten voor een eventueel benodigde aanpassing van de tactische trainer zijn om redenen zoals aangegeven in de B/C-brief, niet in het projectbudget opgenomen.

In aanvulling op het projectbedrag van f 365 miljoen zal echter een substantieel additioneel bedrag benodigd zijn om de huidige onvoorziene ontwikkelingen in de dollarkoers en de aan het project gerelateerde fiscale aspecten te kunnen accommoderen.

Bij de berekening van het projectbedrag van f 365 miljoen is uitgegaan van de voorgeschreven plankoers van f 1,95. Uitgaande van een termijn-dollar koers van f 2,35 zal een additioneel bedrag benodigd zijn, gerekend over de dollarcomponent van het project, van ongeveer f 63 miljoen. Dit leidt tevens tot een hoger verschuldigd bedrag aan omzetbelasting en invoerrechten ter grootte van ongeveer f 12 miljoen. Vanwege het ont-

breken van een rijksbrede compensatie ter zake zal de Koninklijke marine dit bedrag binnen de beschikbaar gestelde financiële middelen dienen te accommoderen.

Voor de aan het project gerelateerde fiscale aspecten is in het projectbudget een bedrag van f 47,5 miljoen opgenomen. Hierbij is uitgegaan van vrijstelling van invoerrechten voor alle Orions en vrijstelling van omzetbelasting voor de in IJsland gestationeerde Orion. Met het ministerie van Financiën dient over de fiscale aspecten echter nog overeenstemming te worden bereikt. De Koninklijke marine heeft, mede op basis van een extern advies, de maximale belastingdruk ingeschat op f 57 miljoen. Uitgaande van deze maximale belastingdruk is een additioneel bedrag benodigd van f 9,5 miljoen.

Het totaal van de hierboven genoemde additionele kosten bedraagt ongeveer f 84,5 miljoen. Mogelijk kan een deel van dit bedrag worden opgevangen door de projectreserve ter grootte van f 11,5 miljoen. Voor zover de additionele kosten leiden tot een noodzakelijke verhoging van het projectbudget zal dit worden opgevangen in de begroting van de Koninklijke marine door herschikking van projecten. De consequenties hiervan zullen worden aangegeven in de begroting voor het jaar 2001.

Op basis van een gebruiksduur van (minimaal) vijftien jaar worden de totale levensduurkosten (investerings- en exploitatiekosten) die gemoeid zijn met de CUP Orion geschat op f 451 miljoen.

Tijdschema

Om tijdig aan te kunnen sluiten bij de Amerikaanse moderniseringsprogramma's en zo gebruik te kunnen maken van de geboden schaalvoordelen, moet de besluitvorming over Nederlandse deelneming op korte termijn zijn voltooid. In 2002 kan dan worden begonnen met de modificatie van het eerste Nederlandse vliegtuig. Voor midden 2003 staan de opleidingen voor vliegtuigbemanningen en technisch personeel op het programma, waarna de functionele beproeving van het eerste gemodificeerde vliegtuig kan worden gehouden. Na de modernisering van het eerste vliegtuig zal de doorlooptijd per vliegtuig ongeveer vijf maanden zijn. De CUP Orion kan waarschijnlijk eind 2005 worden voltooid. Het definitieve tijdschema is mede afhankelijk van het contract dat de Amerikaanse marine nog moet sluiten met de firma LM NE&SS. De onderhandelingen daarover beginnen pas nadat Nederland de LOA heeft getekend. De Koninklijke marine zal bij deze onderhandelingen worden betrokken.

Tot slot

Ik ben voornemens, eventueel na overleg met u, de Koninklijke marine toestemming te verlenen de LOA van de Amerikaanse regering over de uitvoering van het project CUP Orion te ondertekenen.

De Staatssecretaris van Defensie,
H. A. L. van Hoof