

Vergaderjaar 2003–2004

27 487

Behoeftestelling Link 16 tactische datalink

Nr. 3

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 oktober 2003

INLEIDING

Voor het effectief uitvoeren van militaire acties is een accurate, beveiligde, tijdige en toereikende informatievoorziening essentieel. De integratie van eenheden en middelen met behulp van ICT-mogelijkheden («network centric warfare») is hierbij noodzakelijk om gegevensuitwisseling mogelijk te maken. Hierbij wordt gebruik gemaakt van tactische datalinks. In NAVO-verband wordt link-16 de standaard voor tactische datalinks. Op 31 oktober 2000 heb ik u geïnformeerd over de behoefte om de F-16 vloot te voorzien van een link-16 datalink (Kamerstuk 27 487, nr. 1). Het ging hierbij om modificatiepakketten en vliegtuigapparatuur voor de F-16 jachtvliegtuigen van de Koninklijke luchtmacht alsmede de benodigde grondapparatuur. De modificatie voorziet in de inbouw van link-16 componenten in de F-16 en in de aanpassing van bestaande vliegtuigcomponenten om de werking van de link-16 datalink mogelijk te maken. Tevens worden enkele componenten vervangen om in het kader van interoperabiliteit en doelmatigheid binnen het «F-16 Multi-National Fighter Program» (MNFP) – Verenigde Staten, België, Denemarken, Nederland, Noorwegen en Portugal – op dezelfde standaard te blijven. Met mijn brief van 27 maart 2001 (Kamerstuk 27 487, nr. 2) heb ik u geïnformeerd over de gecombineerde (voor)studie en verwervingsvoorbereiding van de modificatiepakketten. Inmiddels zijn 108 modificatiepakketten aangeschaft. Deze pakketten worden ingebouwd tijdens het instandhoudingsprogramma «Pacer Amstel» in de periode 2002–2009. In de tweede helft van 2004 wordt de benodigde M3-vliegtuigsoftware geladen in de eerste gemodificeerde vliegtuigen. Deze software maakt de integratie van link-16 datalink in de F-16 mogelijk.

Met deze brief informeer ik u over de gecombineerde (voor)studie en verwervingsvoorbereiding van de benodigde vliegtuig- en grondapparatuur. Het gaat hierbij om de aanschaf van de zogenaamde «Multi-functional Information Distribution System – Low Volume Terminals»

(MIDS-LVT) voor de F-16 gevechtsvliegtuigen en de noodzakelijke grondstations. De in offerten genoemde prijzen zijn commercieel vertrouwelijk en zijn derhalve niet in deze brief opgenomen. De prijsopgaven worden u daarom in een separate, commercieel vertrouwelijke bijlage aangeboden.¹

HERIJKING VAN DE KWANTITATIEVE BEHOEFTE

Modificatie pakketten

In de behoeftestellingsbrief is gesteld dat in beginsel alle MidLifeUpdate F-16's moeten worden gemodificeerd. Omdat het voornemen is de F-16 vloot vanaf 2010 te vervangen, zou het niet doelmatig zijn om alle vliegtuigen te modificeren. Daarom zijn 108 modificatiepakketten aangeschaft met een optie op 30 extra pakketten. Vanwege de jongste bezuinigingsplannen zullen 29 F-16's worden afgestoten. Er zal dus geen gebruik worden gemaakt van deze optie.

Link-16 terminals voor de vliegtuigen

In een voor link-16 gemodificeerd vliegtuig maakt de link-16 terminal integraal deel uit van de elektronische systemen in het vliegtuig. Na de modificatie is het vliegtuig niet meer inzetbaar zonder deze terminal. Alle gemodificeerde vliegtuigen moeten daarom worden voorzien van een link-16 terminal. Om de goede werking van de modificatiepakketten te kunnen aantonen, heeft een aantal vliegtuigen van de MNFP-landen een proefmodificatie ondergaan. Ten behoeve van deze proef heeft de Koninklijke luchtmacht al drie link-16 terminals aangeschaft. Er resteert dus een behoefte van 105 terminals.

Link-16 terminals voor grondstations

In de brief van 31 oktober 2000 is gemeld dat er behoefte was aan twee link-16 grondstations voor netwerkmanagement. In deze grondstations moeten link-16 terminals worden geïntegreerd. MIDS-LVT terminals zijn hiervoor geschikt. Bovendien is gebleken dat integratie van dit type terminal prijstechnisch de beste keuze is, zowel in de aanschaf als voor de instandhouding. Daarom is besloten om de grondstations ook van MIDS-LVT terminals te voorzien.

Bij de herijking van de kwantitatieve behoefte is gebleken dat voor het netwerkmanagement drie in plaats van twee terminals benodigd zijn. Deze extra terminal is nodig om op een niveau in Den Helder dekking te garanderen. Voorts zijn nog twee extra terminals benodigd voor het ontvangen en verzenden van relevante informatie door het Air Operation Control Station (AOCS) te Nieuw Milligen. Om schaalvoordelen te behalen is de behoefte aan link-16 terminals voor het AOCS meegenomen in het onderhavige link-16 project.

Totale kwantitatieve behoefte

De operationele kwantitatieve behoefte bestaat uit 113 (108 + 5) link-16 terminals. Inclusief een logistieke reserve van 11 stuks voor de F-16's² en één reserve terminal voor de grondstations bedraagt de totale behoefte 125 terminals. Drie daarvan zijn al aangeschaft voor de uitgevoerde proefmodificaties. Er resteren nog 122 te verwerven terminals.

¹ Ter vertrouwelijke inzage gelegd, alleen voor de leden, bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

² Gebaseerd op een «Mean Time Between Failure» van 2000 vlieguren, 19 000 vlieguren per jaar voor de gehele F-16 vloot, een reparatiedoorlooptijd van 100 dagen en vier gescheiden locaties van waaraf gevlogen moet kunnen worden.

MOGELIJKE KANDIDATEN EN VERWERVINGSSTRATEGIE

De MIDS-LVT terminals zijn ontwikkeld door een internationaal consortium waarin Duitsland, Frankrijk, Italië, Spanje en de Verenigde Staten samenwerken. Het MIDS International Program Office (MIDS IPO), dat een onderdeel is van het US NAVY Space and Naval Warfare System Command, verzorgt in dit consortium het configuratiemanagement van de terminals en de software. Drie leveranciers kunnen link-16 terminals leveren: Data Link Solutions (DLS) en ViaSat Incorporated in de Verenigde Staten en Joint Venture EuroMIDS in Europa. DLS is een samenwerkingsverband tussen Rockwell Collins en BAE Incorporated. ViaSat is een bedrijf dat zich heeft toegelegd op satellietcommunicatie en datalinks. Een deel van de productie besteedt ViaSat uit aan EADS in Duitsland. In EuroMIDS participeren vier Europese bedrijven: het Spaanse INDRA (14,6%), het Duitse EADS GMBH (16,7%), het Italiaanse MID (28,4%) en het Franse Thales (40,3%). Thales leidt het EuroMIDS consortium.

De link-16 terminals kunnen zowel commercieel als via de Amerikaanse overheid met de «Foreign Military Sales» (FMS) procedure worden verworven. Bij de verwerving van de drie terminals t.b.v. de proefmodificaties is gebleken dat de aanschafkosten via FMS verwerving aanzienlijk hoger zijn. Daarom is ervoor gekozen om de link-16 terminals commercieel en in concurrentiestelling te verwerven.

KANDIDATENEVALUATIE

Producteisen

De bedrijven DLS en ViaSat voldoen aan alle gestelde producteisen. EuroMIDS heeft nog niet aangetoond te voldoen aan de luchtwaardigheids- en integratie-eisen. De luchtwaardigheidscertificatie zal naar verwachting pas medio december 2003 worden afgerond. Daarna moeten nog integratietesten in de F-16 worden uitgevoerd. Hierbij wordt in een testopstelling voor de F-16 onderzocht of de software in de terminal op de juiste wijze communiceert met de software in de rest van het vliegtuig. De fabrikant van de F-16, Lockheed Martin Aero, is verantwoordelijk voor het uitvoeren van deze integratietesten. Het Amerikaanse F-16 Program Office acht het risico zeer groot dat deze integratie niet tijdig gereed zal zijn. De F-16 testopstelling is begin 2004 slechts twee weken beschikbaar voor deze integratietesten. De ervaring met de terminals van andere fabrikanten leert dat een veel langere periode benodigd is om deze integratietesten af te ronden. De volgende gelegenheid waarbij de testopstelling beschikbaar is, doet zich op zijn vroegst in 2005 voor. Voorts moet er rekening mee worden gehouden dat het oplossen van eventuele problemen bij de ontwikkeling van belangrijke, internationale ontwikkelingsprojecten, zoals de ontwikkeling van de M4- en M5-vliegtuigsoftware, voorrang zal krijgen boven de integratietesten van de EuroMIDS terminal.

Medio 2004 start de Koninklijke luchtmacht met de inbouw van de modificatiepakketten en de installatie van de M3-vliegtuigsoftware. Na deze modificatie maakt de link-16 terminal integraal deel uit van de elektronische systemen in de F-16 en is het vliegtuig niet meer inzetbaar zonder link-16 terminal. Rekening houdend met de geldende levertijden moeten de terminals nog dit jaar worden besteld om aansluiting bij het instandhoudingsprogramma «Pacer Amstel» te behouden. De integratietesten van de EuroMIDS terminal kunnen daarom niet worden afgewacht. Bij een keuze voor de EuroMIDS terminal kunnen de integratietesten pas

na contractondertekening worden afgerond. Hiermee wordt een zeer hoog technisch risico, met een daaraan gekoppeld tijdsrisico, genomen.

Levensduurkosten

Om de levensduurkosten voor de drie productalternatieven te bepalen, is gebruik gemaakt van de FEL-SALDO methodiek. De levensduurkosten bestaan uit kosten voor investeringen, exploitatie en afstoting. Omdat de keuze voor een productalternatief geen discriminerende invloed heeft op de toekomstige afstotingskosten van de F-16, zijn de productalternatieven vergeleken op basis van de investeringskosten (de verwervingskosten voor aanschaf van de terminals, de benodigde initiële reservedelen, test-apparatuur en initiële opleidingen) en de exploitatiekosten. De Amerikaanse bedrijven DLS en ViaSat hebben de prijzen geoffreerd in dollars. Omdat sprake is van een langlopend betalingsschema geldt voor de Amerikaanse bedrijven een koersrisico dat met termijndollars zoveel mogelijk zal worden afgedekt. Om een vergelijking met EuroMIDS te kunnen maken is uitgegaan van een dollarkoers van 1 \$ = 1 €.

ViaSat kan de benodigde terminals leveren tegen de laagste investeringskosten. ViaSat en EuroMIDS bieden het beste onderhoudsconcept aan, waarbij de fabrikant de integrale logistieke ondersteuning levert («Contractor Logistic Support» (CLS)). Hierbij wordt voor het door de fabrikant uit te voeren hoger onderhoud een «Not To Exceed» (NTE) prijs gehanteerd voor de eerste vijf jaar na afloop van de garantieperiode. De NTE prijs van ViaSat is het laagst. DLS biedt voor dezelfde periode CLS aan zonder een NTE prijs. Indien de keuze valt op de terminal van DLS is hierdoor sprake is van een financiële onzekerheid gedurende de exploitatiefase. Er zijn voor de drie productalternatieven geen personele exploitatiekosten (uitbreiding van het personeelsbestand) voorzien, vanwege de verwachte hoge betrouwbaarheid van de terminals en het uitgangspunt dat reparaties worden uitbesteed. De levensduurkosten, berekend voor een periode van 15 jaar vanaf de levering van de eerste terminal, zijn voor de ViaSat terminal het laagst.

Conclusie

De terminals van ViaSat en DLS voldoen aan alle producteisen, terwijl de terminal van EuroMIDS (nog) niet voldoet aan de luchtwaardigheids- en integratie-eisen. Voor de terminal van EuroMIDS geldt daardoor een hoog risico op technisch gebied en wat betreft de levertijd. De terminal van EuroMIDS komt daarom niet in aanmerking voor verwerving. Voor DLS geldt, vanwege het ontbreken van een NTE prijs voor de exploitatiekosten, een verhoogd risico voor de levensduurkosten. Voor de terminal van ViaSat geldt dit risico niet; deze terminal kan worden geleverd tegen de laagste levensduurkosten. De voorkeur gaat daarom uit naar de terminal van ViaSat.

GERELATEERDE PROJECTEN

Nationale Datalink Management Cel (NDMC)

Met de invoering van Link-16 bij de verschillende krijgsmacht delen bestaat behoefte aan een interservice organisatie die belast wordt met het ontwerpen en beheren van Link-16 netwerken. Voorts is het wettelijk verplicht om bij gebruik van Link-16 alle berichten op te nemen en te kunnen ingrijpen in het netwerk. Deze functies worden omschreven als netwerkmonitoring en netwerkmanagement. Een defensiebreed werkverband is belast met het opzetten van de benodigde interservice organisatie.

Om een volledige dekking in Nederland te realiseren, moet deze organisatie beschikken over drie terminals. Binnen het taakstellend budget van het project link-16 voor de F-16 is rekening gehouden met de aanschaf van de benodigde terminals en de investeringskosten voor de inrichting van de Nationale Datalink Management Cel (NDMC).

Link-16 voor het Air Operations and Control Station (AOCS)

Het Controle- en Rapporteringcentrum (CRC) van het AOCS te Nieuw Milligen is verantwoordelijk voor gevechtsleidingstaken en dient daarom voor het uitwisselen van tactische informatie te beschikken over de link-16 datalink. Hiervoor zijn twee extra terminals benodigd. Om de financiële voordelen van schaalgrootte optimaal te benutten worden deze terminals binnen het onderhavige link-16 project aangeschaft. Deze aanschaf is mogelijk binnen het taakstellende budget.

OVERIGE ASPECTEN

Compensatie

Het ministerie van Economische Zaken is met alle kandidaten compensatie overeengekomen die voldoet aan de eisen die hieraan door Economische Zaken worden gesteld. Ofschoon alle compensatievoorstellen voldoende zijn, is er wel een rangorde in aan te brengen. Vanuit industrieel-economisch oogpunt zijn de voorstellen van EuroMIDS het beste.

Internationale samenwerking

Enkele landen die deel uitmaken van het «F-16 Multi National Fighter Program» hebben initieel interesse getoond om deel te nemen aan de commerciële verwervingactiviteiten van de Koninklijke luchtmacht. Definitieve besluitvorming heeft in deze landen echter nog niet plaatsgevonden. Vanwege de noodzakelijke aansluiting bij het modificatieprogramma kan besluitvorming in het buitenland niet worden afgewacht. De firma ViaSat heeft als enige firma aangegeven dat een prijsreductie kan worden bedongen indien andere landen onder dezelfde contractvoorwaarden binnen de geplande productieperiode zich alsnog aansluiten bij de Nederlandse aankoop van link-16 terminals.

Nationale samenwerking

In militair-operationeel opzicht is de integratie van eenheden en middelen met behulp van ICT-mogelijkheden («network centric warfare») noodzakelijk. De effectiviteit en de doelmatigheid van militair optreden kunnen hierdoor belangrijk toenemen. In de toekomst zullen daarom naar verwachting meer eenheden binnen Defensie gebruik gaan maken van de link-16 datalink. Indien hiervoor extra terminals van het type MIDS-LVT benodigd zijn, kunnen deze op termijn bij ViaSAT onder dezelfde contractvoorwaarden worden aangeschaft.

Infrastructuur

De Koninklijke luchtmacht beperkt zich tot het uitvoeren van het gebruikersonderhoud. Reparaties zullen worden uitgevoerd door de industrie. Er zijn daardoor geen infrastructurele consequenties verbonden aan de aanschaf van de link-16 terminals.

ARBO en milieu

De terminals wegen meer dan 25 kilogram. Voor het verwisselen van de terminals zal daarom gebruik worden gemaakt van hijsmiddelen. De fabrikanten verplichten zich bij het afsluiten van de overeenkomst zich te houden aan de Nederlandse milieuwetgeving ter zake.

FINANCIËN

Het taakstellend budget voor het totale link-16 project bedraagt € 131,3 miljoen (prijspeil 2003). Voor de aanschaf van de modificatiepakketten is inmiddels € 75,5 miljoen verplicht. De investeringskosten voor de terminals van ViaSat bedragen € 38,6 miljoen inclusief transport, invoerrechten (0-tarief) en BTW. Voor opleidingen, de inhuur van een technisch adviseur voor drie jaar en de inrichting van de Nationale Datalink Management Cel (NDMC) is een aanvullend bedrag benodigd van € 6,2 miljoen. Het totale project wordt gerealiseerd voor € 120,3 miljoen en blijft dus binnen het taakstellend budget.

TOT SLOT

Ik ben voornemens om, desgewenst in overleg met u, de Koninklijke luchtmacht toestemming te geven een commercieel contract te sluiten met de firma ViaSat voor de verwerving van 122 link-16 terminals, inclusief opleidingen, de inhuur van een technisch adviseur en de inrichting van de NDMC .

De Staatssecretaris van Defensie,
C. van der Knaap