

Vergaderjaar 2011–2012

**26 396**

## Vervanging pantservoertuigen M577 en YPR

**Nr. 89**

### LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 3 november 2011

De vaste commissie voor Defensie<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Defensie over de brief van 23 september 2011 inzake de Vervanging Operationele Wielvoertuigen, Deelproject «voertuig 7,5 kN» (Kamerstuk 29 396, nr. 88).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 3 november 2011. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Van Beek

De griffier van de commissie,  
De Lange

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Beek, W.I.I. van (VVD), voorzitter, Timmermans, F.C.G.M. (PvdA), Bommel, H. van (SP), Staaij, C.G. van der (SGP), Miltenburg, A. van (VVD), Eijnsink, A.M.C. (PvdA), Knops, R.W. (CDA), Brinkman, H. (PVV), Broeke, J.H. ten (VVD), Voordewind, J.S. (CU), Jacobi, L. (PvdA), Dijk, J.J. van (SP), Thieme, M.L. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), ondervoorzitter, Monasch, J.S. (PvdA), El Fassed, A. (GL), Grashoff, H.J. (GL), Holtackers, M.P.M. (CDA), Bosman, A. (VVD), Berndsen, M.A. (D66), Hachchi, W. (D66), Hernandez, M.M. (PVV) en Kortenoeven, W.R.F. (PVV).

Plv. leden: Taverne, J. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Raak, A.A.G.M. van (SP), Dijkgraaf, E. (SGP), Dijkhoff, K.H.D.M. (VVD), Wolbert, A.G. (PvdA), Ferrier, K.G. (CDA), Helder, L.M.J.S. (PVV), Caluwé, I.S.H. de (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Samsom, D.M. (PvdA), Irrgang, E. (SP), Ouwehand, E. (PvdD), Ormel, H.J. (CDA), Heijnen, P.M.M. (PvdA), Peters, M. (GL), Braakhuis, B.A.M. (GL), Haverkamp, M.C. (CDA), Hennis-Plasschaert, J.A. (VVD), Schouw, A.G. (D66), Pechtold, A. (D66), Roon, R. de (PVV) en Bontes, L. (PVV).

1, 20, 21 en 35

*Op welke wijze kan het aantal van dit deelproject worden aangepast en moet hierbij aan een substantiële wijziging worden gedacht?*

*Op welke wijze kan naar aanleiding van de verdere uitwerking van de beleidsbrief «Defensie na de kredietcrisis» van 8 april 2011 het Defensie-brede Vervanging Operationele Wielvoertuigen (DVOW)-project en de behoefte nog worden aangepast? Wat zijn hier eventueel de redenen voor?*

*Wanneer zal de Kamer de volgende DVOW-behoeftestellingen voor middelzware en zware voertuigen ontvangen?*

*Bij welke verandering in kwantitatieve behoefte bent u voornemens de Kamer te informeren?*

De maatregelen van de beleidsbrief zijn in het project verwerkt en het budget staat vast. Nu wordt bezien op welke wijze zo goed mogelijk in de behoefte kan worden voorzien. In de eerste helft van 2012 zult u worden geïnformeerd over de aangepaste behoeftestelling van de andere deelprojecten. Door vervoerstaken anders te verdelen over de verschillende voertuigtypen, kan het aantal voertuigen 7,5 kN nog wijzigen. Over de grootte van de eventuele wijziging kan ik nog geen uitspraak doen. Indien deze kwantitatieve behoefte verandert, zal de Kamer ook hierover in de eerste helft van 2012 informatie ontvangen.

2, 3, 9 en 10

*Wordt specifieke opleiding en training voorzien voor dit deelproject en, zo ja, wordt dat dan uitbesteed?*

*Wordt bij opleiding en training gebruik gemaakt van simulatoren?*

*Wordt voor de instandhouding ingezet op het scenario «samenwerken» of «uitbesteden»?*

*Worden bij het scenario «samenwerken» nagenoeg alle werkzaamheden uitgevoerd door het civiele bedrijfsleven?*

Defensie neigt om verschillende redenen naar een keuze voor het scenario «uitbesteden». Omdat het voertuig vooral voor nationale taken en opleidingsondersteuning wordt ingezet, zal het grootste deel van het gebruik en het onderhoud in of nabij Nederland worden uitgevoerd. Defensie hoeft daarvoor niet per se structureel te beschikken over monteurs voor dit type voertuig en daarom bestaat dan ook geen operationele belemmering voor de uitbesteding van de onderhoudsdienst. Daarnaast is het scenario «uitbesteden» iets goedkoper dan het scenario «samenwerken».

Er zijn geen specifieke monteursopleidingen voorzien voor dit voertuig. In het contract wordt wel een optie opgenomen om in uitzonderlijke gevallen defensiemonteurs op te leiden door de industrie. Defensie behoudt daarmee de mogelijkheid de voertuigen te gebruiken zonder dat een civiele onderhoudsdienst beschikbaar is.

4

*Wat is de reden geweest dat de besluitvorming over deze brief zo lang heeft geduurd?*

Een herijking van het project was noodzakelijk omdat het beschikbare budget niet toereikend was voor de aanvankelijk geformuleerde behoefte. Deze herijking viel samen met de aanloop naar de beleidsbrief *Defensie na de kredietcrisis* (Kamerstuk 32 733, nr. 1) die resulteerde in nieuwe uitgangspunten voor het project. Na de verwerking van de maatregelen uit de beleidsbrief kon de behoefte aan voertuigen van de categorie 7,5 kN worden vastgesteld.

5 en 7

*Welke toevoegingen zijn voorzien bij deze civiele auto's om ze geschikt te doen zijn voor het beoogde operationele gebruik?*

*Worden de voertuigen voorzien van specifieke communicatiemiddelen en worden deze in het voertuig geïntegreerd?*

De voertuigen worden uitgerust met bevestigingspunten voor handvuurwapens en een rek voor uitneembare militaire radio's. De kabelsets en antennes voor de communicatiemiddelen worden niet geïntegreerd in het voertuig. Daarnaast zijn opties voorzien voor enkele militaire toepassingen, zoals verduisteringsverlichting, de Navo-trekhaak, markeringen voor de Koninklijke marechaussee of de Explosieven Opruimingsdienst Defensie en optische en geluidssignalering.

6 en 23

*Gelden er voor dit deelproject aanvullende beschermingseisen? Zo niet, waarom?*

*Kunt u uitsluiten dat de aanschaf van civiele voertuigen voor nationale taken zonder dreigingsniveau en de herziening van het Programma van Eisen voor operationele wielvoertuigen niet ten koste gaat van de effectiviteit van bepaalde nationale taken?*

Er gelden geen aanvullende beschermingseisen voor de voertuigen van dit deelproject. De voertuigen worden ingezet voor taken waarbij geen sprake is van een dreiging. Indien die dreiging wel bestaat, zullen beschermde voertuigen worden ingezet. Het gebruik van civiele voertuigen heeft, ook na de herziening van het Programma van Eisen, geen nadelige gevolgen voor de uitvoering van nationale taken. Voor de inhoud van de herziening verwijs ik naar het antwoord op vraag 18 en 19.

8

*Welke rol heeft de Nederlandse Defensie Gerelateerde Industrie bij het aanbrengen van de aanpassingen van de voertuigen?*

Defensie zal na een Europese aanbesteding een contract sluiten met een leverancier. Het is aan de leverancier om Nederlandse bedrijven in te schakelen bij de benodigde aanpassingen. Compensatieverplichtingen zijn bij een Europese aanbesteding niet aan de orde. Na de levering kunnen Nederlandse bedrijven worden ingezet voor instandhoudingswerkzaamheden.

11 en 12

*Kunt u een overzicht geven van de gevolgen van de maatregelen in de beleidsbrief «Defensie na de kredietcrisis» van 8 april 2011, voor het project Vervanging pantservoertuigen M577 en YPR?*

*Tot welke aanpassingen van het project Vervanging pantservoertuigen M577 en YPR leidden de nieuwe inzichten in de pooling van voertuigen? Wat zijn concreet de gevolgen van deze aanpassingen?*

Met het project «Vervanging pantservoertuigen M577 en YPR» zijn of worden drie typen pantservoertuigen aangeschaft: het Klein pantserwielvoertuig Fennek, het Infanterie Gevechtsvoertuig CV-90 en het Groot pantserwielvoertuig de Boxer. Alle Fennek-voertuigen zijn inmiddels geleverd. Als gevolg van de beleidsbrief worden 40 Fennek-voertuigen overtuilig. Voor de CV-90 heeft de beleidsbrief geen gevolgen terwijl ten aanzien van de Boxer de lever- en betaalschema's worden aangepast. *Pooling* is voor deze voertuigen niet aan de orde. Zoals verwoord in de beleidsbrief worden gevechtsvoertuigen – zoals de CV-90 en de Fennek MRAT (*Medium Range Anti Tank*) – niet vanuit een *pool* ingezet. Dit is ook van toepassing op gevechtsondersteunende voertuigen die onder

vergelijkbare omstandigheden optreden. Voor het opleidings- en trainingsprogramma van voertuigbemanningen zijn dusdanig veel van deze voertuigen nodig dat *pooling* vooralsnog niet tot voordelen leidt.

13 en 14

*Welke nieuwe inzichten zijn er ten aanzien van pooling van voertuigen? Tot welke aanpassingen heeft dit geleid bij dit deelproject? Wordt dit poolingconcept ook toegepast bij de overige typen voertuigen van dit totale project?*

De inzichten over de *pooling* van operationele wielvoertuigen zijn beschreven in de beleidsbrief. Voor het deelproject «voertuig 7,5 kN» heeft *pooling* geleid tot een vermindering van het aantal te verwerven voertuigen. Het *pooling* concept wordt ook toegepast bij de andere typen voertuigen van het DVOW-project.

15

*Heeft het nieuwe poolingconcept ook een kwalitatief aspect?*

Nee, het *pooling*-concept leidt vooralsnog niet tot andere eisen aan het te verwerven materieel.

16

*Kunt u aangeven welke deelprojecten niet volgens planning verlopen en wat de achterstanden en complicaties zijn ten aanzien van deze deelprojecten?*

De deelprojecten verlopen volgens de aangepaste planning die is vermeld in de B-brief van 23 september jl. Zoals uiteengezet in het antwoord op vraag 4 is de vertraging ten opzichte van de aanvankelijke planning ontstaan door de herijking en de besluitvorming van de beleidsbrief.

17

*Welke besparingen worden behaald, en op welke termijn, door de aanschaf van voertuigen die voldoen aan civiele standaarden ten aanzien van zowel de aanschaf als de exploitatie van deze voertuigen?*

Civiele voertuigen zijn zowel in aanschaf als in exploitatie goedkoper dan voertuigen die geschikt zijn voor het optreden op hogere geweldsniveaus. Omdat het onderhandelingstraject nog gaande is, moet deze kosteninformatie commercieel vertrouwelijk blijven. De commercieel vertrouwelijke bijlage (kenmerk BS2011033850) bevat de gevraagde gegevens.<sup>1</sup>

18 en 19

*Waarom is er voor gekozen de eisen aan het voertuig te herzien? Kunt u een overzicht geven van alle eisen die zijn herzien en de wijze waarop dit is gebeurd? Kunt u tevens per herziene eis aangeven hoe de operationele mogelijkheden van de voertuigen als gevolg van de herziening wijzigen?*

Om financiële redenen kiest Defensie bij dit deelproject voor civiele voertuigen. Met de oorspronkelijke eisen was dit niet mogelijk en om die reden zijn de eisen herzien. De operationele taakuitvoering en de veiligheid zijn daarbij niet in het geding. De herziene eisen betreffen de terreinmobiliteit, de soorten te gebruiken brandstof en het aantal passagiers. Ten aanzien van de terreinmobiliteit zijn onder andere de eisen voor waaddiepte, bodemvrijheid en op- en afloophoek verlaagd. Hierdoor is het voertuig minder geschikt voor zware terreinomstandigheden. Bij de brandstof is gekozen voor handelsgebruikelijke diesel. Hierdoor is het voertuig niet geschikt voor alle typen Navo-brandstoffen

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

maar voor slechts één type (F54). De eis van vijf passagiers is verlaagd naar vier in verband met de beperkte ruimte op achterbank waarop een radiorek wordt geplaatst.

22

*Is de optie «lease» voor dit deelproject in de afwegingen meegenomen?*

Ja, de optie «lease» is in de marktverkenning betrokken. Gebleken is dat deze optie niet leidt tot voordelen.

24

*Heeft u al bepaalde soorten voertuigen uit het civiele segment op het oog? Zo ja, welke?*

Het zal een civiele terreinwagen betreffen, uitgevoerd als pick-up met dubbele cabine of als gesloten auto. Er zijn meer aanbieders in dit segment.

25 en 34

*Welke maatregelen worden genomen om de risico's ten aanzien van het overschrijden van het investeringsbudget, door een langere looptijd van het project, te verkleinen?*

*Hoe kan Defensie zelf invloed uitoefenen op het voorkomen van een langere looptijd van het project en derhalve het voorkomen van een overschrijding van het investeringsbudget als gevolg van prijsstijgingen?*

Defensie wil dit voertuig zo snel mogelijk verwerven, maar moet zich wel houden aan aanbestedingsregels. De keuze voor kopen «van de plank» beperkt het risico van vertraging.

26

*Welk bedrag aan besparingen op de levensduurkosten wordt misgelopen door de langere duur van het project en dus het langer doorrijden met de huidige vloot?*

De exploitatiekosten van oudere voertuigen zijn hoger dan die van nieuwe. Bovendien is langer doorrijden duurder vanwege de groeiende noodzaak van levensduurverlengend onderhoud aan de huidige voertuigen. De vertraging van het project vergt in dit stadium nog geen levensduurverlengend onderhoud, maar bij een verdere vertraging komt dit wel aan de orde. De misgelopen besparing als gevolg van de vertraging bestaat daarom vooralsnog alleen uit het verschil tussen de hogere exploitatiekosten van de huidige voertuigen en de lagere exploitatiekosten van de aan te schaffen voertuigen. Omdat het onderhoudstraject nog gaande is, moet deze kosteninformatie commercieel vertrouwelijk blijven. De commercieel vertrouwelijke bijlage (kenmerk BS2011033850) bevat de gevraagde gegevens.

27

*Kunt u meer informatie geven over de criteria waarop de «sourcing toets» wordt uitgevoerd die zich richtte op de onderhoudsdienst en de logistieke ondersteuning?*

De *sourcing* toets voor dit project is uitgevoerd volgens het *sourcing* beleid van Defensie. De volgende overwegingen hebben bij dit deelproject een rol gespeeld:

- De uitbesteding van delen van de logistieke ondersteuning levert naar verwachting financiële besparingen op;
- Er zijn voldoende aanbieders voor de dienst op de markt waardoor er geen afhankelijkheid van een monopolist ontstaat;

- De dienst is, gezien het civiele karakter van het voertuig 7,5 kN, niet specialistisch van aard;
- Leveranciers verwachten te kunnen voldoen aan de gewenste leverbetrouwbaarheid en gebruiksbetrouwbaarheid.

28

*Worden ten aanzien van alle materieelsystemen «sourcing toetsen» uitgevoerd? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wordt gebruik gemaakt van standaard criteria voor deze «sourcing toetsen» en welke zijn dit?*

Bij materieelverwervingsprojecten worden de mogelijkheden voor *sourcing* onderzocht als de omvang meer dan € 5 miljoen bedraagt. Defensie betreft andere partijen bij de dienstverlening als daarmee de prestaties verbeteren of de kosten dalen. Defensie beoordeelt prestaties aan de hand van verscheidene criteria, zoals de kwaliteit van de dienstverlening, een afname van de bestuurlijke complexiteit en een verhoging van de flexibiliteit en het aanpassingsvermogen.

Defensie onderzoekt nog in hoeverre de instrumenten die nu bij het Rijk worden gebruikt ook toepasbaar zijn voor projecten bij Defensie. Het betreft dan de «Publiek Private Comperator» en «Publieke Sector Comperator».

29

*Is er een plan van aanpak tot stand gekomen ten aanzien van de instandhoudingswerkzaamheden door de Nederlandse Defensie-industrie? Kan worden bevestigd dat de instandhoudingswerkzaamheden in Nederland moeten worden uitgevoerd? Zo nee, wordt er aan een dergelijk plan gewerkt? Waarom niet? Kunt u nader ingaan op de interesse van het Nederlandse bedrijfsleven voor de uitvoering van de instandhouding? Voor welke taken kunnen zij worden ingezet?*

In het contract zal de uitbesteding van instandhoudingswerkzaamheden aan de orde komen. In de marktverkenning is hierover al met de potentiële leveranciers gesproken. Omdat het voertuig 7,5 kN vooral voor nationale taken en opleidingsondersteuning wordt ingezet, zal het grootste deel van het gebruik en het onderhoud in en nabij Nederland plaatshebben. Tijdens de marktverkenning is gebleken dat leveranciers van plan zijn hiervoor Nederlandse bedrijven in te zetten. Hierbij valt te denken aan onderhoud in werkplaatsen van dealers in de omgeving van militaire locaties.

30

*Zijn de bij de realisatie van dit project betrokken bedrijven regelmatig geïnformeerd? Zo ja, wanneer?*

Tijdens de marktverkenning is de industrie regelmatig geïnformeerd over het project. Er zijn in de periode van 2008 tot en met 2010 herhaaldelijk contacten geweest waarbij niet alleen informatie is verstrekt maar ook om informatie is verzocht door middel van «*Requests for information*». Daarnaast zijn in 2010 bedrijfsbezoeken afgelegd en zijn de instandhoudingsmogelijkheden bij de industrie nader onderzocht.

31

*Wat gaat er gebeuren met de Mercedes Benz en de Landrover voertuigen? Zijn er al plannen voor afstoting? Maakt de eventuele inruil van de te vervangen voertuigen deel uit van deze verwerving?*

Uit de marktverkenning is gebleken dat de inruil van de huidige voertuigen minder zou opbrengen dan afstoting door de overheid zelf. Het

ligt daarom voor de hand deze voertuigen op de gebruikelijke wijze af te stoten en niet in te ruilen.

32

*Geeft de aanpak van dit project invulling aan de beleidslijn om zo veel mogelijk uit te besteden en geldt dit deelproject als voorbeeld voor andere projecten?*

Het streven naar uitbesteding van de instandhouding van de voertuigen 7,5 kN is in overeenstemming met de beleidslijn om diensten waar mogelijk uit te besteden. De uitbesteding is echter niet maatgevend voor andere projecten omdat de voertuigen 7,5 kN vooral zullen worden ingezet in een relatief veilige omgeving.

33

*Is gezien de voorgestelde mandatering sprake van een project onder de € 100 miljoen?*

De investeringskosten van het deelproject «voertuig 7,5 kN» zijn minder dan € 100 miljoen. In de commercieel vertrouwelijke financiële bijlage bij de B-brief (kenmerk BS2011027580) heb ik u geïnformeerd over het investeringsbudget van dit deelproject.