

Vergaderjaar 2001–2002

26 396

Vervanging pantservoertuigen M577 en YPR

Nr. 10

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 17 januari 2002

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Defensie over zijn brief d.d. 16 oktober 2001 inzake het project Groot Pantserwielvoertuig (26 396, nr. 9).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 8 januari 2002.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van commissie,
Valk

De griffier voor deze lijst,
Kok

¹ Samenstelling:

Leden: Van den Berg (SGP), Valk (PvdA), voorzitter, Zijlstra (PvdA), Apostolou (PvdA), Hillen (CDA), Hessing (VVD), Van Ardenne-van der Hoeven (CDA), Hoekema (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), ondervoorzitter, Van Lente (VVD), Verhagen (CDA), M.B. Vos (GroenLinks), Van 't Riet (D66), Van den Doel (VVD), De Haan (CDA), Koenders (PvdA), Van der Knaap (CDA), Harrewijn (GroenLinks), Niederer (VVD), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Oplaat (VVD), Albayrak (PvdA), Balemans (VVD) en Herrebrugh (PvdA).

Plv. leden: Dittrich (D66), Van Oven (PvdA), Swildens-Rozendaal (PvdA), Arib (PvdA), Leers (CDA), Weisglas (VVD), Eurlings (CDA), Ter Veer (D66), Van Middelkoop (ChristenUnie), De Swart (VVD), Van der Hoeven (CDA), Pitstra (GroenLinks), Bakker (D66), Blaauw (VVD), Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), Karimi (GroenLinks), E. Meijer (VVD), Dijksma (PvdA), Marijnissen (SP), Van Baalen (VVD), vacature PvdA, Wilders (VVD) en Duivesteijn (PvdA).

1, 20 en 25

Kan de regering een schema opstellen waarin voor zowel het Groot Pantserwielvoertuig als ook voor de kleine versie en het infanteriegevechtsvoertuig een overzicht wordt gegeven van de prijsschattingen tot nu toe (eerste en tweede fase) en redenen worden gegeven voor de verhoging van deze schatting, dit met als doel om een overzicht te blijven houden van de totale kosten van het project vervanging pantservoertuigen M577 en YPR?

Waarom wordt voor de kosten van het totale project de BTW-prijs verhoogd? Moet voor alle activiteiten een hoog BTW-tarief worden betaald? Is het waar dat geen enkel voertuig in Duitsland wordt gestationeerd? Wat is de reden voor de stijging van f 50 miljoen (€ 22,69 miljoen) van het taakstellende budget? Zijn hiervoor behalve de BTW-stijging met 1,5% nog meer redenen? Is de rest van de verhoging (ongeveer 1,3%) voldoende om de inflatie op te vangen?

Zoals verwoord in de B/C brief van 9 januari 2001 was voor de verwerving van 208 stuks kleine pantserwielvoertuigen een budget van f 375 miljoen (prijspeil 2000) gereserveerd. Voor 384 stuks grote pantserwielvoertuigen werd het taakstellende budget vastgesteld op f 1900 miljoen (prijspeil 2000). Hierdoor resteerde er een budget van f 1345 miljoen voor de aanschaf van 200 stuks infanteriegevechtsvoertuigen.

Inmiddels is het budget voor het deelproject «Klein pantserwielvoertuig» bijgesteld van f 375 naar f 389 miljoen, in prijsspeil 2001 en inclusief de verhoging van 17,5 naar 19 procent BTW. Dit budget is betrokken in mijn brief van 9 november 2001 over het Fennek-voertuig (Kamerstuk 26 637, nr. 5).

Het budget voor het project «Groot pantserwielvoertuig» is met de begroting 2002 verhoogd van f 1900 naar f 1950 miljoen, in prijsspeil 2001 en inclusief de verhoging van 17,5 naar 19 procent BTW. Alle voertuigen worden in Nederland geassembleerd en daarna aan de Koninklijke landmacht afgeleverd. Slechts een klein deel van deze voertuigen zal vervolgens bij landmachteenheden in Duitsland worden gebruikt. De verhoging van het budget voor het deelproject «Groot pantserwielvoertuig» was naast de BTW-verhoging nodig voor de compensatie van de inflatie in de periode 2000–2001. Of de bijtelling hiervoor toereikend is, is nog niet definitief bekend. Zo niet, dan zal de oplossing gevonden worden binnen het totale taakstellende budget (prijsspeil 2001). Het taakstellende budget wordt met iedere begroting opnieuw op het dan geldende prijsspeil gebracht.

Zoals reeds medegedeeld in de Defensiebegroting voor 2002 wordt voor deelproject «Infanteriegevechtsvoertuig» rekening gehouden met een verhoging van het budget van f 1345 miljoen naar f 1825 miljoen, in prijsspeil 2001 en inclusief 19 procent BTW. Begin 2002 wordt u met een separate B-brief nader geïnformeerd over de voorstudieresultaten van dit deelproject, inclusief de redenen voor de budgetaanpassing.

Voor de tweede fase van het project «Vervanging pantservoertuigen YPR 765 en M577» zal na 2010 een nieuw project met een separate behoeftestelling van start gaan, inclusief de dan geldende financiële randvoorwaarden.

2

Op welke wijze wordt in de ontwikkeling rekening gehouden met de kwetsbaarheid van buitenapparatuur van het GTK (Gepantzertes Transport Kraftfahrzeug)? Hoe wordt dit in de praktijk getest?

Bij de ontwikkeling van het «Groot pantserwielvoertuig» (GTK/MRAV/PWV) wordt de uitrusting van het voertuig en de bemanning zoveel mogelijk onder pantser aangebracht. Soms is het onvermijdelijk dat kwetsbare delen aan de buitenzijde van het voertuig zichtbaar zijn (bijvoorbeeld

lampen en periscopen). In het geval van een treffer zal de schade beperkt blijven tot deze apparatuur, zonder dat de bemanning gevaar loopt.

3, 7, 8, 9, 10 en 17

Hoe is het Pantserwielvoertuig (PWV) met een mogelijk operationeel gewicht van 33 ton te vervoeren door de lucht? Beschikt Nederland over voldoende luchtvervoercapaciteit om in het transport van het PWV te voorzien?

Welke landen hebben behoefte aan een vrachtersie van het nieuwe pantservoertuig? Kan de regering een definitie geven van het operationele gewicht? Welke eis is geformuleerd voor het netto-laadvermogen?

Zijn de Nederlandse eisen met betrekking tot laadvermogen en bescherming van het nieuwe PWV in grote lijnen ook door de andere deelnemende landen gesteld? Zo nee, waar liggen de verschillen? Wordt het relatief hoge operationele gewicht door deze landen als bezwaarlijk gezien?

Is de bijzondere aandacht voor gewichtsbesparende maatregelen bij de ontwikkeling van het PWV nodig om het gewicht terug te brengen tot het maximale operationele gewicht van 33 ton of is een verdere reductie van het gewicht beneden dit maximum het streven?

De regering schrijft dat «uit berekeningen blijkt dat het voertuig ook met dat gewicht (33 ton) nog over de gewenste mobiliteit zal beschikken». Suggereert deze woordkeus dat er vooraf problemen waren voorzien met betrekking tot de mobiliteit?

Hoe kwetsbaar is het PWV op het gebied van mobiliteit door de bijzondere constructies die, ondanks het hoge gewicht, nodig zijn om de mobiliteit te garanderen? Is er een grotere kans op uitval door de gevoeligheid van deze systemen? Zijn er terreinomstandigheden waarin het PWV minder mobiel of extra kwetsbaar is? Is de mobiliteit van het voertuig reeds getest op onverhard terrein? Is het PWV door gericht vijandelijk vuur op wielen en/of bandendrukinstallatie gemakkelijker uit te schakelen dan andere pantservoertuigen?

Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Nederland hebben vergelijkbare eisen gesteld op het gebied van bescherming. Deze leiden weliswaar tot een aanzienlijk voertuiggewicht, echter zonder dat daar mobiliteitsproblemen mee worden voorzien. Zowel Duitsland als het Verenigd Koninkrijk heeft voorts de eis gesteld dat het PWV door de lucht moet kunnen worden vervoerd. Hierbij wordt gedacht aan transportvliegtuigen met een laadcapaciteit van ongeveer 30 ton, zoals de C-17 Globemaster (in gebruik bij de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk) en de Airbus A400M, ook wel aangeduid als Future Transport Aircraft (FTA). De mogelijkheid voor transport met dit FTA is voor Duitsland en het Verenigd Koninkrijk een vereiste. Met het oog hierop hebben Duitsland en het Verenigd Koninkrijk het maximale operationele ofwel gevechtsgewicht (inclusief bemanning en uitrusting) vastgesteld op 33 000 kg. Hieraan heeft Nederland zich bij de toetreding geconformeerd. Ons land beschikt thans niet over luchtvervoercapaciteit voor het PWV. Inmiddels heeft Nederland trekkingsrechten verkregen in Duitsland voor luchttransport, waardoor ook voor Nederland het maximale gewicht van het PWV aan belang heeft gewonnen.

Met het oog op het hiervoor gestelde heeft Occar een werkgroep van de deelnemende landen ingesteld, die de ontwikkeling van het gewicht nauwlettend volgt. Naar verwachting wordt de gestelde eis gehaald en er wordt zelfs naar een verdere verlaging van het gevechtsgewicht gestreefd. Deze gewichtsgrens geldt voor alle versies, waaronder het vrachtoertuig (laadvermogen 2500 kg). Duitsland en het Verenigd Koninkrijk hebben overigens (nog) geen behoefte aan deze versie. Op grond van het maximale gevechtsgewicht zijn geen risico's onderkend op het gebied van mobiliteit en duurzaamheid. Voor het geval de banden lek worden

geschoten, zijn de wielen uitgerust met «noodloopringen», waarmee het voertuig veilig gebied kan bereiken.

4

Na de terroristische aanslagen op 11 september 2001 is de discussie weer opgeblaaid over de noodzaak van flexibele, snel inzetbare en transporteerbare eenheden. Aan minder mobiele eenheden met zwaar materieel zal veel minder behoefte zijn. Men constateert een zeker overschot van zware eenheden, met name ook in Europa. Betekent deze discussie iets voor de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan het PWV? Zo nee, is er over nagedacht? Wat zijn de argumenten pro en contra?

De situatie na 11 september heeft geenszins tot gevolg dat uitsluitend lichte, minder gepantserde eenheden nodig zijn. Integendeel, ook de Verenigde Staten werken uitdrukkelijk met een combinatie van lichte en zware eenheden. Lichte eenheden zijn snel transporteerbaar en minder beschermd en hebben een lagere vuurkracht. Zware eenheden zijn minder snel transporteerbaar maar beter beschermd en hebben een grotere vuurkracht. Er zal nooit sprake zijn van gevechten in het hoogste deel van het geweldspectrum met uitsluitend lichte eenheden. Hiervoor blijven zware gemechaniseerde eenheden nodig. Er is geen grond voor de bewering dat er een overschot zou zijn aan zware eenheden in Europa. De constatering dat er een grote behoefte bestaat aan eenheden die kunnen optreden in het gehele geweldspectrum (zowel in «artikel 5»-operaties als in vredesoperaties) onderstreept de behoefte aan zowel zware als lichte eenheden in een evenwichtige verhouding.

De discussie over flexibele, snel inzetbare, transporteerbare en daarom lichter gepantserde (dus minder beschermde) eenheden is ook in Nederland gevoerd. Deze discussie heeft geen effect gehad op de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan grote pantserwielvoertuigen. Nederlandse eenheden waarbij het PWV wordt ingedeeld, moeten in het totale geweldspectrum kunnen optreden. Dat heeft geleid tot hoge operationele eisen, in het bijzonder op het gebied van bescherming (en daarmee gewicht). De kwantitatieve behoefte is afgestemd op de organisatie van de Koninklijke landmacht, waarbij er van uit wordt gegaan dat de grote pantserwielvoertuigen uitsluitend worden ingevoerd bij de parate eenheden. Overigens heeft de Koninklijke landmacht samen met de Koninklijke luchtmacht de «Air Manoeuvre Brigade» (AMB) ter beschikking, die zowel wat uitrusting als gereedheidsgraad betreft bij uitstek geschikt is voor een snelle inzet door middel van luchttransport. Zodra meer gevechtskracht en bescherming nodig zijn, kunnen zwaardere gemechaniseerde eenheden worden ingezet, eventueel ter aflossing van de AMB.

5

Wanneer heeft Defensie de algemene kwalitatieve eisen waaraan het PWV moet voldoen «openbaar» gemaakt voor de industrie?

Eind 1999 heeft de «Contracting Authority» (Duitsland), mede namens het Verenigd Koninkrijk en Nederland, aan het eerder door Duitsland en het Verenigd Koninkrijk geselecteerde industriële consortium Artec een offerte aangevraagd voor de toetreding van Nederland tot het GTK/MRAV project. Het trilaterale eisenpakket, waarin de specifieke Nederlandse eisen zijn verwerkt, was bij deze aanvraag gevoegd.

6

Zijn er bij de contractwijziging met Artec in februari 2001 in verband met de Nederlandse deelname ook nog specifieke afspraken (zoals het aandeel in de besluitvorming binnen het consortium, (procentuele) omvang van

werk in de ontwikkelingsfase, e.d.) gemaakt over de vertegenwoordiging van de firma Stork PWV in Artec?

Op basis van de uitgebrachte offerte met voorstellen over de Nederlandse «workshare» voor de ontwikkelingsfase en de serieproductie, heeft het ministerie van Economische Zaken begin dit jaar een positief advies uitgebracht. Met het oog op de toetreding van Nederland tot het GTK/MRAV /PWV project is het Nederlandse bedrijf Stork PWV op 5 februari als gelijkwaardige partner toegetreden tot Artec.

11, 12, 14, 15 en 16

Worden de zes door Nederland gewenste versies van het nieuwe PWV standaard ontwikkeld of zijn er extra kosten aan deze ontwikkeling verbonden? Zo ja welke?

Zijn er extra kosten voorzien met betrekking tot het ontwikkelen van de prototypen voor de mortier- en genieversie van het nieuwe PWV, welke nog niet in opdracht zijn gegeven?

Wanneer wordt het besluit over de vervanging van de huidige getrokken mortieren verwacht? Waarom is dit besluit c.q. DMP-proces niet eerder voorbereid zodat de ontwikkeling van de mortiersversie nog had kunnen worden meegenomen in de nu reeds afgesloten ontwikkelingsovereenkomst? Kan de regering aangeven om hoeveel toestellen het gaat?

Op welke wijze is in deze fase van het GTK-project rekening gehouden met de keuze voor een mortiertrekker dan wel een mortierdrager?

Waarop is de stelpost van f 14 miljoen (€ 6,35 miljoen) die in het ontwikkelingsbudget is opgenomen voor de ontwikkeling van de mortier- en genieversie gebaseerd? Om hoeveel voertuigen gaat het hier?

In het goedgekeurde budget voor de ontwikkelingsfase (f 245 miljoen) is rekening gehouden met de ontwikkeling van zes voertuigversies, waaronder het genie- en het mortiervoertuig. De ontwikkeling van deze laatste twee versies is nog niet in opdracht gegeven. De kosten hiervan (stelpost) zijn afgeleid van vergelijkbare voertuigen die al wel onder contract zijn. Voor het genievoertuig kan de ontwikkeling naar verwachting in 2002 aanvangen. De ontwikkeling van het mortiervoertuig zal niet vóór 2003 ter hand worden genomen. In mijn brief van 16 oktober heb ik de keuze voor een mortiertrekker of een mortierdragend voertuig nog open gehouden, omdat deze is gekoppeld aan de vaststelling van de operationele behoefte bij de vervanging van de huidige getrokken mortieren. Het gaat om maximaal 25 voertuigen, waarvan één als algemene reserve. Beide versies maken geen deel uit van de nu nog optionele eerste serieproductie.

13

Wanneer zijn de resultaten van de studie naar de wijze van inzet, organisatie en omvang van de reserve artillerie-eenheden te verwachten?

Waarom moet dit zo lang duren en waarom heeft deze studie niet eerder plaatsgevonden? Is het mogelijk dat als gevolg van de uitkomst van deze studie er alsnog voor gekozen wordt om de 24 M577's ook te vervangen door het nieuwe PWV?

De studie over de reserve artillerie-eenheden maakt deel uit van een omvattende studie naar de toekomstige rol en plaats van vuursteun-eenheden op het divisie- en legerkorpsniveau. De ideeën die thans binnen de Navo worden ontwikkeld over het optreden van de hoofdkwartieren voor de «High Readiness Forces» (HRF) en de daaraan gerelateerde gevechtsteun-eenheden (inbegrepen artillerie) hebben de studie enigszins verlengd. De studie zal naar verwachting in 2002 worden voltooid. Op grond van de studie zal ook een uitspraak worden gedaan over de mogelijke vervanging van de M577-voertuigen.

Zijn er bepaalde problemen met het onderhoudsconcept of voldoen bepaalde delen daarvan niet aan verwachtingen, gezien de mededeling dat activiteiten worden verricht om die te optimaliseren?

Tijdens de ontwikkeling van de prototypen wordt onder meer de onderhoudbaarheid van het voertuig zorgvuldig bestudeerd. In deze fase van het project is het namelijk nog mogelijk om de configuratie te beïnvloeden. Deze standaardprocedure wordt uitgevoerd volgens internationale afspraken. Tijdens de logistieke beproeving zullen de finale resultaten, zoals bijvoorbeeld het onderhoudsconcept, aan de hand van de prototypen worden gevalideerd.

19, 21, 23 en 24

Waarom heeft de aflevering van het prototype al drie maanden vertraging opgelopen? Wie is verantwoordelijk indien er mijlpalen in het project niet op tijd worden gehaald? Wat zijn de afspraken daarover met de andere partners? Kortom, wie houdt toezicht op het project en wat zijn de bevoegdheden van Nederland?

In november zou het Artec-consortium een tussenrapportage verstrekken over de inschakeling van de Nederlandse industrie. Kan de regering aangeven of deze rapportage verschilt van hetgeen zij de Kamer heeft gemeld? Zo ja, waaruit bestaat dit verschil?

Van welke versie van de vier wordt eind 2002 het eerste prototype verwacht? Kunnen alle beproevingen van de vier (en waarschijnlijk zes) prototypen in de periode tussen eind 2002 en zomer 2004 worden uitgevoerd?

Hanteert de regering een systeem van «milestonepayment», waarbij niet geleverde prestaties consequenties hebben voor betalingen aan de industrie?

Op basis van het voorliggende contract zal eind 2002 het commandovoertuig als eerste Nederlandse prototype worden geleverd en zullen de trilaterale beproevingen (inbegrepen die van de vier Nederlandse voertuigen) in augustus 2004 worden voltooid. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het contract ligt bij Artec.

Inmiddels zijn er signalen die wijzen op een mogelijke vertraging van deze planning. Thans overleggen de betrokken partijen hierover. Occar zal aan de deelnemende landen een rapportage aanbieden over de oorzaken van de vertraging, de consequenties voor de projectplanning en maatregelen voor de toekomst. Deze rapportage is nog niet beschikbaar, maar zal worden betrokken bij de eerstvolgende jaarrapportage, die de stand per 31 december zal weergeven.

In het contract met Artec is een relatief groot aantal mijlpalen opgenomen, waaraan een betaling is gekoppeld. Uiteraard moet aan de afspraken met betrekking tot levering zijn voldaan alvorens de bijbehorende betaling wordt verricht. Het management is in handen van Occar, die de besluitvorming coördineert met de nationale projectorganisaties. Afwijkingen en voorstellen om die op te lossen worden ter instemming aan de betrokken landen voorgelegd.

22

Kan de regering inmiddels meer duidelijkheid geven over de participatie van de Nederlandse industrie in het project? Zet de regering zich in voor maximale participatie richting het consortium Artec? Zo ja, hoe?

Nadere gegevens over de inschakeling van de Nederlandse industrie zijn thans nog niet beschikbaar, maar zullen worden opgenomen in de jaarrapportage die de situatie per 31 december zal weergeven. Daarin zal aandacht worden besteed aan de ontwikkelingsfase en aan de verwach-

tingen voor de eerste serieproductie. De doelstelling is om op langere termijn een gelijkwaardige «workshare» te bereiken.

26 t/m 29

Wat zijn de gevolgen voor het GTK-project indien Nederland besluit om geen lid van Occar te worden?

Zijn er naast Portugal nog andere landen die interesse hebben in deelname aan het GTK-project?

Zijn er financiële en/of organisatorische gevolgen voor de Nederlandse regering en industrie te voorzien als gevolg van de Britse behoefte aan een ambulancevoertuig en de mogelijke Portugese deelname aan het GTK/MRAV/PWV project? Zo ja, wat zijn deze gevolgen?

Wat is precies de relatie tussen de bijdrage van Stork PWV aan Armoured Treatment and Evacuation Vehicle (Atev) enerzijds en het project GTK anderzijds?

In het geval Nederland geen lid van Occar wordt, zal het in verband met de deelname aan het GTK-project een financiële bijdrage voor niet-Occar leden moeten leveren. De status van het Nederlandse personeel dat deel uitmaakt van het internationale projectteam, wijzigt niet. Het project zal naar verwachting langs de lijnen van het voorliggende contract kunnen worden voortgezet.

Naast Portugal heeft ook Spanje zijn interesse voor het project kenbaar gemaakt. Inmiddels heeft Occar in samenwerking met Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Nederland aan beide landen een presentatie over het project gegeven. De interesse van Portugal maar ook van Spanje heeft nog een oriënterend karakter. Hierdoor bestaat er nog geen duidelijk beeld van de mogelijke gevolgen voor de deelnemende landen. Eind augustus 2001 is een contractwijziging ondertekend voor de ontwikkeling van een «Armoured Treatment and Evacuation Vehicle» (Atev) voor het Verenigd Koninkrijk. Bij de ontwikkeling van dit type voertuig wordt een aantal subsystemen gebruikt die reeds door Stork PWV voor het Nederlandse gewondentransportvoertuig worden ontwikkeld en gekwalificeerd. Derhalve is in de contractwijziging vastgelegd dat de ontwikkelingskosten van deze gemeenschappelijke delen mede door het Verenigd Koninkrijk worden betaald. Hierdoor zijn de ontwikkelingskosten van het gewondentransportvoertuig voor Nederland met ongeveer € 1,8 miljoen afgenomen. De offertes zijn door de Accountantsdienst van het ministerie van Defensie beoordeeld. De bevindingen van de Accountantsdienst zijn gebruikt voor de onderhandelingen en hebben geresulteerd in de conclusie dat de met de industrie overeengekomen prijzen aanvaardbaar zijn.

De ontwikkeling van de Atev is door Artec opgedragen aan het Britse bedrijf Alvis. Stork PWV stelt de technische informatie over de ontwikkeling van de gemeenschappelijke delen rechtstreeks aan Alvis ter beschikking.