

Vergaderjaar 1999–2000

26 637

Licht Verkenning- en bewakingsvoertuig (LVB)

Nr. 2

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld, 8 december 1999

De vaste Commissie voor Defensie¹ heeft de navolgende vragen over de brief van de Staatssecretaris van Defensie d.d. 22 juni 1999 inzake het «licht verkenning- en bewakingsvoertuig (LVB)».

De regering heeft deze vragen beantwoord bij brief van 6 december 1999. De vragen en antwoorden zijn hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Valk

De griffier voor dit verslag,
Jonker

¹ Samenstelling:

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

Plv. leden: Dittrich (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Arib (PvdA), Leers (CDA), Van Oven (PvdA), Weisglas (VVD), Eurlings (CDA), Ter Veer (D66), Van Middelkoop (GPV), Passtoors (VVD), Van der Hoeven (CDA), Vendrik (GL), Lambrechts (D66), Blaauw (VVD), Eisses-Timmerman (CDA), Hindriks (PvdA), Ross-van Dorp (CDA), Karimi (GL), E. Meijer (VVD), Dijkma (PvdA), Marijnissen (SP), Voorhoeve (VVD), Van Gijzel (PvdA), Wilders (VVD) en Apostolou (PvdA).

1, 2, 34 en 35

Nederland treedt op als «Lead Nation» bij het gezamenlijke met Duitsland uitgevoerde project «Licht Verkenning- en Bewakingsvoertuig (LVB)».

Kan de staatssecretaris aangeven hoe deze positie van «Lead Nation» in de praktijk tot uitdrukking komt en op wat voor manier de invloed van de ontwikkelingen bij de vroegere SP deze leidersrol heeft beïnvloed? (blz 1)

Nederland treedt op als «Lead Nation». Welke risico's zijn hieraan verbonden in verband met kinderziektes e.d. en kunnen eventuele kosten hiervan verhaald worden? (blz 1)

Hoe zal de genoemde positie van «Lead Nation» tot uitdrukking komen bij de Nederlandse randvoorwaarden bepaling rond de vorming van de nieuwe Arbeitsgemeinschaft DDVS/KMW? (blz 5)

Onder welke precieze voorwaarden is de Nederlandse overheid bereid in te stemmen met het onderbrengen van het ontwikkelingscontract in de DDVS/KMW? (blz 5)

Als «lead nation» leidt Nederland, daartoe gemachtigd door Duitsland, het project en voert het alle onderhandelingen en correspondentie met de «Arbeitsgemeinschaft SP/Krauss-Maffei Wegmann (KMW)» (ARGE). Een en ander is geregeld in een Memorandum of Understanding (MOU). De ontwikkelingen bij SP hebben niet geleid tot aanpassing van het MOU.

Het optreden als «lead nation» houdt voor Nederland geen extra risico's met betrekking tot het product in. Het afleveringsschema van de Duitse en Nederlandse voertuigen moet nog worden vastgesteld. Pas dan is bekend welk land als eerste de voertuigen zal invoeren. Eventuele kinderziektes en de daaraan gerelateerde kosten vallen onder de gebruikelijke, in het contract afgedekte garantievoorwaarden.

In mijn brief van 22 juni 1999 meldde ik dat de Nederlandse overheid als «lead nation» onder voorwaarden zou kunnen instemmen met het onderbrengen van het project bij de Arbeitsgemeinschaft Dutch Defence Vehicle Systems (DDVS)/KMW. Omdat echter over de voorwaarden geen overeenstemming met de industrie kon worden bereikt, heeft de overheid deze constructie afgewezen en is de overeenkomst met de ARGE onverkort van kracht gebleven.

3

Was de eis met betrekking tot waarneming op grote afstand en onder slecht zicht condities geen onderdeel van het oorspronkelijke LVB-concept? (blz 2)

De eis op het gebied van waarneming op grote afstand en bij slecht zicht was ook in het oorspronkelijk LVB-concept opgenomen. Tijdens de tactische beproevingen bleek evenwel dat voor een optimale waarneming overdag een grotere waarnemingsafstand nodig is dan oorspronkelijk werd geëist. Om aan deze eis te voldoen moet de waarnemingsmast van een daglichtcamera worden voorzien.

4, 20 en 22

Kan wat preciezer worden aangegeven hoeveel voertuigen direct bestemd zijn voor parate eenheden? En hoeveel voertuigen in principe voor mobilisabele reserve? Welk deel daarvan zal gebruikt worden voor tactische, logistieke en rijopleidingen? Hoeveel voertuigen zijn daarna beschikbaar voor bijzondere opdrachten bij vredesoperaties? (blz 3)

Na het verschijnen van de hoofdlijnennotitie blijkt er minder voertuigen noodzakelijk zijn. Hoeveel is de behoefte minus een algemene reserve. Is het gebruikelijk om zulke dure voertuigen te bestellen voor reserve? (blz 4)

Mocht aan de hand van de discussie over de Defensienota besloten worden tot uitbreiding van de paraatheid van landmachteenheden t.b.v.

mogelijke uitzendingen, is daarvoor een nieuwe behoeftestelling voor het LVB nodig of kan een grotere paraatheid gerealiseerd worden met het aantal van 202 voertuigen? (blz 4)

De huidige opzet voorziet in de organieke indeling van 93 voertuigen bij parate eenheden, de indeling van 99 voertuigen bij reserve-eenheden en een algemene reserve van tien voertuigen. Bij de reserve-eenheden is vervanging nodig omdat de huidige verkenningsvoertuigen van het type M113 C&V en Landrover 7,5 kN operationeel en technisch totaal verouderd zijn. Uit het reservebestand zullen vijftien voertuigen worden ingezet voor tactische opleidingen, vier voertuigen voor rijopleidingen en twee voor logistieke opleidingen. Er resteren dan 78 voertuigen voor de inzet bij vredesoperaties, niet in een organieke eenheid, voor andere dan verkenningsopdrachten.

Het is altijd mogelijk voertuigen uit het reservebestand paraat te stellen. Mocht in het kader van de Defensienota worden besloten tot uitbreiding van het parate bestand, dan zullen de gevolgen daarvan in de D-brief worden toegelicht.

5

*Kan de staatssecretaris aangeven of de van juli 1999 tot en maart 2000 uit te voeren technische en logistieke beproevingen zowel qua tijdsplanning als qua technische resultaten volgens verwachting verlopen? (blz 3)
Is het prototype in juli 1999 beschikbaar gekomen voor met name technische en logistieke beproevingen? Zo ja, zijn er tussentijdse rapportages? Hoe luiden deze? (blz 3)*

Het onderstel van het gewijzigde prototype is in juli jl. beschikbaar gekomen. De technische en logistieke beproeving verloopt volgens plan en zal waarschijnlijk eind maart 2000 worden voltooid.

7

Waaruit bestaat de verbeterde bescherming tegen anti-personeelsmijnen? (blz 3)

De verbeterde bescherming tegen antipersoneelmijnen bestaat uit nieuw geconstrueerde wielkasten en een versterkte bodemplaat onder de bemanningsruimte van dikker en harder pantseraluminium.

8

Waaruit bestaat de verbeterde bescherming tegen NBC-wapens? (blz 3)

De NBC-bescherming wordt verbeterd door de voertuigen in aanvulling op het voorziene luchtverversingssysteem uit te rusten met een overdruk-systeem en een filterinstallatie.

9

Wat is het ruimtebeslag van de voorgestelde aanpassingen (beschermingsmiddelen en installaties)? Welke consequenties heeft dit ruimtebeslag voor bewegingsruimte en werkomstandigheden van de bemanning? (blz 3)

Het gewijzigde prototype is vijf centimeter breder geworden dan de oorspronkelijke prototypen. Hierdoor wordt het extra ruimtebeslag ruimschoots gecompenseerd, zodat er geen sprake is van een ongunstige invloed op de werkomstandigheden van de bemanning. Door de verbeterde NBC-bescherming zijn de werkomstandigheden onder NBC-dreiging zelfs verbeterd, omdat het dragen van beschermende kleding en gasmasker in het voertuig niet langer nodig is.

10, 11, 12 en 13

Wat was de reden dat bij het ontwerp van de oorspronkelijke prototypen Nederland bewust uitging van een lager uitrustingsniveau dan dat van de voor Duitsland bedoelde voertuigen, terwijl nu het belang van een gelijke voertuigenconfiguratie wordt benadrukt? (blz 3)

In hoeverre is bij de genoemde Nederlands/Duitse standaardisatie en interoperabiliteit rekening gehouden met en aansluiting gezocht bij technische ontwikkelingen en keuzes in andere EU-landen.

Na het doorvoeren van de voorgestelde aanpassingen zullen Duitse en Nederlandse voertuigen vrijwel identiek zijn. Op welke punten blijven er verschillen tussen de Duitse en de Nederlandse voertuigen? Zijn de standaardisatie en interoperabiliteit er mee gediend als de voertuigen volledig identiek worden? Zo ja, waarom blijven er desondanks verschillen tussen de Duitse en Nederlandse voertuigen? (blz 3)

Inmiddels zijn er aanvullende kwalitatieve behoeften geformuleerd.

Waarom zitten deze wel standaard in de Duitse versie en niet in de Nederlandse? Zijn er voor Nederland wel en voor Duitsland geen extra kosten gerekend? (blz 3)

In 1994 is voor de Nederlandse voertuigen gekozen voor een uitrustingspakket dat aansloot bij de toen geldende wijze van optreden van verkenningseenheden en de veronderstelde dreiging. In de afgelopen jaren zijn de opvattingen over de verkenning evenwel veranderd, is meer ervaring opgedaan bij crisisbeheersingsoperaties en is de dreiging van NBC-wapens duidelijk toegenomen. Deze ontwikkelingen, en de samenwerking met Duitsland binnen het binationale legerkorps, leiden tot een behoefte aan vrijwel identieke voertuigen. Nederland betaalt voor de aanvullende behoeften dezelfde prijs als Duitsland.

De verschillen tussen de Duitse en Nederlandse uitvoering betreffen uitrustingsstukken zoals de voertuigradio, het boordwapen en een «Battlefield Managementsysteem», en de persoonlijke uitrusting van de bemanning.

In de voorstudiefase van dit project zijn de technische mogelijkheden en (plan)keuzes van andere EU-landen uitvoerig in beschouwing genomen. Onder meer op basis van dat onderzoek is in 1994 besloten de ontwikkeling te laten uitvoeren door een Duits/Nederlands industrieel consortium. Het door Nederland en Duitsland gekozen concept blijkt over unieke eigenschappen te beschikken, waardoor inmiddels ook de interesse van enkele andere landen is gewekt.

14

Hoe is het genoemde extra bedrag van 68 miljoen gulden tot stand gekomen? Is dit bedrag uitonderhandeld met de beoogde leverancier of gaat het hier slechts om een schatting? Indien dit laatste het geval is, welke garanties kunnen dan worden gegeven om te voorkomen dat we na uitonderhandelen met een significant hoger bedrag worden geconfronteerd? Dit risico lijkt immers niet ondenkbaar in het licht van de door de beoogde producenten gemaakte opmerkingen over de knellende financiële afspraken tot nu toe (blz 3)

Het merendeel van de aanvullende behoeften is reeds als optie (met vaste prijs) in het huidige contract voorzien. Het overige deel van het bedrag van f 68 miljoen berust op voorlopige informatie van de industrie. Inmiddels zijn definitieve offertes van de industrie ontvangen. Deze worden thans aan een accountantsonderzoek onderworpen. Uit een eerste analyse is gebleken dat het geoffreerde totaalbedrag niet aanmerkelijk afwijkt van het genoemde bedrag van f 68 miljoen.

De opmerkingen van de beoogde producenten over de knellende financiële afspraken hebben betrekking op de contractueel vastgelegde prijzen.

15

Zijn voor rijopleidingen en bijzondere opdrachten bij vredesoperaties volledig opgetuigde versies van het LVB nodig of kan mogelijk volstaan worden met bescheidener versies? (blz 4)

Bij bijzondere opdrachten zoals monitormissies, de begeleiding van colonnes en algemene waarnemingstaken, zal het voertuig juist om zijn unieke combinatie van waarnemingsmiddelen, bescherming en mobiliteit worden ingezet. De rijtechnische eisen waaraan een bestuurder van het LVB-voertuig moet voldoen, zijn nog onderwerp van studie. Verwacht wordt dat er geen specifieke rijopleiding nodig is, maar dat kan worden volstaan met een omscholingscursus. Ook daarvoor zal worden gebruikgemaakt van de volledig uitgeruste voertuigen, evenals bij de tactische opleidingen.

16, 17 en 18

Hoe kan het zijn dat de raming van de onderwijsleermiddelen van de oorspronkelijke 0,5 miljoen zoveel hoger uitvalt nl 19 miljoen. Worden hiermee simulatoren aangeschaft? Zo ja hoeveel en hoe duur zijn ze. Waarom was hier niet in voorzien? (blz 4)

Kan de staatssecretaris, vooruitlopend op het nog te houden efficiency-onderzoek aangeven of het nu geraamde bedrag van 19 miljoen in verhouding is met de in Duitsland geraamde kosten voor onderwijsleermiddelen? (blz 3)

Wanneer komt er meer duidelijkheid over de daadwerkelijke hoogte van de nieuw geplande onderwijsleermiddelen? (blz 3)

In 1994, ten tijde van de besluitvorming over de deelneming aan de ontwikkeling van het LVB-voertuig, werd nog geen behoefte aan geavanceerde onderwijsleermiddelen onderkend. Wandplaten en opleidingsdocumentatie, in combinatie met het voertuig zelf, werden toen afdoende geacht. Inmiddels hanteert de Koninklijke landmacht voor de opleiding een andere benadering, waarin voor geavanceerd materieel, zoals het LVB-voertuig, simulatoren worden toegepast om de duur van de opleiding te verkorten en de kwaliteit ervan te verbeteren. Thans wordt samen met Duitsland op basis van een kosten-batenanalyse een nadere studie verricht naar de werkelijke behoefte aan onderwijsleermiddelen. Het uiteindelijke resultaat zal u met de D-brief in het eerste kwartaal van 2000 worden gemeld.

19

In 1994 was er sprake van 220 LVBn, 218 met 2 prototypes, aanpassing van de prototypes is niet uitvoerbaar en rendabel, wordt gesteld. Wat gebeurt er nu met deze prototypes? (blz 4)

De twee oorspronkelijke prototypen zijn eigendom van Defensie. Thans worden ze gebruikt voor detailonderzoek, opleiding van tactisch personeel en demonstraties. Nog nader wordt gezien of (delen van) de prototypen in de toekomst voor opleidingen of onderzoek kunnen worden toegepast.

21

In het ontwikkelingscontract is afgesproken dat Nederland 218 stuks zou afnemen, mijn berekening is dat er 192 nodig zijn, zestien overtollig, 10 reserve. Is de mogelijkheid nagegaan om een nieuw contract te sluiten dat concurrerend is voor het noodzakelijke aantal?

Inclusief een algemene reserve van tien voertuigen (5%) bedraagt de huidige Nederlandse behoefte 202 voertuigen. Het onderhandelen over een nieuw contract voor deze bijgestelde behoefte is wel overwogen, maar er is bewust niet voor gekozen omdat het contract, met scherpe stuksprijs, in 1994 na moeizame onderhandelingen tot stand is gekomen. Nieuwe onderhandelingen hadden waarschijnlijk geresulteerd in een hogere serieprijs voor alle Nederlandse en Duitse voertuigen.

23, 24, 25, 27 en 28

Gaat de voorkeur van de staatssecretaris uit naar een herbestemming binnen of buiten defensie? (blz 4)

Heeft de zoektocht van defensie naar een andere bestemming voor deze voertuigen buiten defensie al serieuze kandidaat-kopers opgeleverd? (blz 4)

Mochten de overtollige voertuigen een bestemming krijgen binnen defensie, aan welke defensieonderdelen wordt dan gedacht? (blz 4)

Is het gezien de brede inzetbaarheid (blz 2) van de voertuigen niet aan te bevelen om voor de zestien overtollige voertuigen een bestemming binnen Defensie te zoeken? (blz 4)

Is de regering bereid om met betrekking tot de afstoting van de nieuwe overtollige voertuigen te bezien of er bij de nieuwe bondgenoten behoefte aan een dergelijk voertuig bestaat? (blz 4)

Er bestaat geen voorkeur voor een herbestemming binnen of buiten Defensie. Een en ander wordt thans onderzocht. Bij een herbestemming binnen de Koninklijke landmacht kan worden gedacht worden aan de inzet als platform voor toekomstige wapensystemen. Binnen de Koninklijke marechaussee is de toepassing als bewakings- en begeleidingsvoertuig op Schiphol denkbaar. De meest concrete herbestemmingsmogelijkheid buiten Defensie is overname door Duitsland. Vooralsnog is daarom alleen met Duitsland gesproken over een overname van de overtollige voertuigen. De D-brief zal een uitgewerkt voorstel voor herbestemming bevatten.

26

De staatssecretaris zegt vast te houden aan de vaste, concurrerende stuksprijs. Heeft hij kennis genomen van opmerkingen vanuit de beoogde producent dat men voor dit bedrag niet kan doen? Zo ja, wat is dan de mening van de staatssecretaris over het realiteitsgehalte van deze opmerkingen? Kan hij aangeven of hij vasthoudt aan de afgesproken vaste stuksprijs, ook indien dit zou betekenen dat de productie van de voertuigen niet in Nederland maar bij de Duitse partner zou plaatsvinden? (blz 4)

De prijzen voor de serievoertuigen zijn in 1994 in een contract vastgelegd. Ik heb kennis genomen van de opmerkingen van de producent dat men voor dit bedrag het serievoertuig niet zou kunnen produceren. Op het ogenblik wordt samen met de Duitse overheid bezien op welke, voor Nederland en Duitsland doelmatige wijze op basis van het huidige contract in de serieproductie kan worden voorzien. Ook het ministerie van Economische Zaken is betrokken bij het zoeken naar een oplossing.

29 en 30

Op basis waarvan acht men de opbrengst van ongeveer 22 miljoen gulden voor de overtollige voertuigen reëel? (blz 4)

Er wordt nog nader onderzoek gedaan naar de herbestemming van de zestien overtollige voertuigen (zie blz 6). Waarop is de potentiële opbrengst van deze voertuigen van ongeveer 22 miljoen gebaseerd? (blz 4)

De opbrengst van f 22 miljoen berust op de contractueel vastgelegde serieprijs van het voertuig.

31

In maart en november 1997 is de Kamer op de hoogte gebracht van organisatorische en technische problemen. De industrie heeft maatregelen voorgesteld die voldoende basis waren voor Duitsland en Nederland om het project voort te zetten. Zijn deze maatregelen nu naar behoren uitgevoerd? (blz 5)

Ja, de voorgestelde organisatorische en technische maatregelen zijn naar behoren uitgevoerd, wat heeft geleid tot een verbeterd prototype.

32

Hoe is de stand van zaken met betrekking tot de financiële problemen bij SP die geleid hebben tot aanvraag van surseance van betaling en uiteindelijk opname in de RDM holding? (blz 5)

Met de overname van SP door RDM is de surseance van betaling opgeheven.

33

Welk aandeel in procenten van de opbrengsten voor de producenten vertegenwoordigt de levering van het onderstel door RDM/SP? Zijn er nog andere Nederlandse bedrijven die optreden als onderleverancier? Hoe verhoudt zich het totale aandeel van de Nederlandse industrie in dit project tot het deel dat Nederland betaalt in vergelijking met Duitsland? (blz 5)

Contractueel is vastgelegd dat 55% van het werk in Nederland wordt uitgevoerd en het overige deel in Duitsland. Deze verdeling staat in verhouding tot de destijds vastgestelde serieomvang van beide landen. SP is als Nederlands bedrijf verantwoordelijk voor de bouw van het voertuigdeel en voert het merendeel van het werk in eigen beheer uit. Toeleveranciers worden door SP, zonder inmenging van de overheid, gekozen.

36 en 37

Kan de staatssecretaris aangeven waar hij op inzet in zijn onderhandelingen met de industrie over de toerekening van de opgetreden vertraging? Op welke termijn mogen we het resultaat van deze onderhandelingen verwachten? (blz 5)

Het project LVB heeft sinds 1994 een vertraging van in totaal drie jaar opgelopen. Inzet bij de onderhandelingen is dat Defensie geen prijs-herziening accepteert voor vertragingen die zijn veroorzaakt door de industrie. In de D-brief zal het resultaat van de onderhandelingen worden gemeld. Alles is gericht op besluitvorming in het eerste kwartaal 2000.

38

Sinds 1994 is het project aanmerkelijk duurder geworden, bijna 100 miljoen, van 242 miljoen naar 338 miljoen. (blz 6)

In mijn brief van 22 juni 1999 (Kamerstuk 26 637 nr. 1) heb ik uiteengezet dat een verhoging van het projectbudget tot f 292 wordt veroorzaakt door de overboeking van de verwerving van het affuit uit het project «automatische granaatwerper» naar het onderhavige project en de aanpassing van het budget, volgens de contractueel vastgelegde prijsherzieningsformule, naar prijspeil 1999. Rekening houdend met de opbrengst van de zestien

overtollige voertuigen, leiden de aanvullende kwalitatieve behoeften tot een verhoging van het budget met f 68 miljoen tot f 338 miljoen.

39

De financiële ruimte voor deze aanvulling van 68 miljoen minus 22 miljoen is in totaal 46 miljoen, wordt gevonden door technische herschikking van kasgeldreeksen van een groot aantal projecten. Welke projecten worden daarmee bedoeld en hoe verloopt de kasschuif? (blz 6)

Periodiek wordt binnen het beschikbare budget het investeringsprogramma van een krijgsmachtdeel geactualiseerd. Voor een dergelijke actualisatie kunnen verschillende redenen bestaan. De belangrijkste zijn: wijziging van het beschikbare budget, wijziging van het planbudget voor een project en wijziging van de prioriteit tussen projecten. In het kader van deze integrale bijstelling binnen en tussen krijgsmachtdeelpunten kan niet precies worden aangeduid ten koste van welke andere projecten de aanvulling van het project «LVB» is gedaan.

40

Welke milieubelasting veroorzaakt het LVB (geluid, energiegebruik en uitstootgassen)? Hoe verhoudt zich dit tot bestaande en vergelijkbare voertuigen? Is de milieubelasting (geluid, energie en uitstoot) een aandachtspunt geweest bij (de onderhandelingen over) het ontwerp? Is er met aanpassingen nog milieuwinst te boeken? (algemeen)

Het LVB-voertuig voldoet aan de milieu-eisen. Omdat milieu-eisen altijd integraal deel uitmaken van het Programma van Eisen waren deze ook al aan de orde bij (de onderhandelingen over) het ontwerp. De voorgestelde aanpassingen hebben geen gevolgen voor de specificaties van het voertuig op milieugebied.