

Vergaderjaar 2001–2002

26 637

Licht verkenning- en bewakingsvoertuig (LVB)

Nr. 6

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 12 december 2001

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Defensie over zijn brief d.d. 9 november 2001 inzake het project Fennek LVB en afgeleide versies MRAT en AD (26 637, nr. 5).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 12 december 2001.

Deze vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

Een aantal antwoorden is ter **vertrouwelijke** inzage, zulks alleen voor de leden, gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

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 Herreburch (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), T. Pitstra (GroenLinks), Bakker (D66), Blaauw (VVD), J. 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 Duivesteyn (PvdA).

Heeft de accountancydienst van Defensie de offertes bekeken? Wat zijn de bevindingen van de accountancydienst?

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.

2, 4, 5, 21, 22, 31, 32 en 34

Zijn de minimumvoorwaarden zoals in 1994 vastgesteld onveranderd van toepassing? Zo ja, hoe luiden deze?

Hoe is het verschil van mening met de industrie over het verlopen van de in het contract opgenomen optietermijn (januari 2000) opgelost?

Hoe is het mogelijk dat de industrie het voertuig nu wel voor de door Nederland gewenste prijs kan produceren terwijl dit in januari 2000 nog niet mogelijk was? Zijn er concessies gedaan aan de kwaliteit van het eindproduct?

Is er sprake geweest van reële concurrentie wanneer twee partijen samenwerken in een derde partij en daarbij afzien van het zelfstandig uitbrengen van een offerte? Hoe is voorkomen dat er, mede gezien het feit dat het maximale projectbudget exact overeenkomt met de geoffreerde prijs, niet een te hoge prijs wordt betaald?

De regering schrijft dat de industrie in januari 2000 te kennen gaf het voertuig in de toenmalige configuratie niet voor de overeengekomen prijs te kunnen produceren. In de voorliggende brief staat dat op basis van het onderhandelingsresultaat met de industrie het project binnen het beschikbare budget kan worden uitgevoerd. Is er sprake van een mindere configuratie? Zo nee, wat waren dan voor de industrie de doorslaggevende redenen om wel voor de overeengekomen prijs te produceren?

Voor de verwerving van 202 LVB-voertuigen was in 1994 f 242 miljoen (€ 109,8 miljoen) ingeboekt, in 1999 was dit inmiddels f 338 miljoen (€ 153,4 miljoen), in de begroting 2001 betrof het f 440 miljoen (€ 199,66 miljoen) en in de voorliggende brief is het bedrag ten gevolge van stijging van de BTW en het prijspeil met nog ongeveer f 30 miljoen (€ 13,6 miljoen) opgelopen. Hoe is, afgezien van BTW-verhoging, deze sterke stijging van kosten te verklaren en op welke wijze is deze verdubbeling ten opzichte van het budget uit 1994 opgevangen? Hoe is het mogelijk dat de investeringskosten toch nog precies binnen het taakstellende budget vallen?

Hoe is het totaal bedrag van f 869 miljoen (€ 394,3 miljoen) voor 410 Fennek-voertuigen opgebouwd?

Kan de regering in een historisch overzicht weergeven hoe de aantallen LVB-voertuigen en de kosten, inclusief ontwikkelingskosten, zich hebben ontwikkeld (prijspeil 2000)?

De technische en de contractuele voorwaarden, zoals in 1994 gesteld, zijn niet ten nadele van Defensie gewijzigd. De destijds aan het voertuig gestelde eisen inzake configuratie zijn wel uitgebreid met aanvullende kwalitatieve eisen, zoals gemeld in mijn brief van 22 juni 1999 (Kamerstuk 26 637, nr. 1). Ik heb in deze brief, vervolgens in de brief van 19 januari 2000 en tijdens het algemeen overleg op 27 januari 2000 gesteld dat het verlopen van de optietermijn heeft geleid tot een heroverweging. Als resultaat werd een «Uitnodiging tot Prijsopgave» verzonden naar drie partijen, te weten het samenwerkingsverband KMW/SP, SP Aerospace & Vehicle Systems en Krauss Maffei Wegmann & Co GmbH KG. Uiteindelijk is alleen een offerte ontvangen van het samenwerkingsverband. Zowel SP als KMW hebben aangegeven niet zelf te offeren.

De budgetontwikkeling zoals die sinds 1994 heeft plaatsgevonden, wordt in het onderstaande overzicht schematisch weergegeven. Hierin zijn ook de ontwikkelingskosten opgenomen die zijn gestegen van f 19 miljoen in 1994 tot f 23,9 miljoen in 2001.

Oorspronkelijk budget LVB (excl. ontwikkeling):	f 223 miljoen (pp 1994)
Ontwikkelingskosten:	f 19 miljoen
Budget 1994 (Kamerstuk 23 900 X, nr. 24):	f 242 miljoen (pp 1994)
Budget in 1999 na prijscorrectie, integratie budget wapenaffuit en extra budget voor aanvullende eisen (Kamerstuk 26 637, nr. 1):	f 338 miljoen (pp 1999)

Als gevolg van de industriële ontwikkelingen in 1999 en 2000 is voor het project na een algemeen overleg hierover op 27 januari 2000 een nieuwe financiële randvoorwaarde vastgesteld. De nieuwe randvoorwaarde is opgenomen in de Defensiebegroting 2001. Naast de inmiddels betaalde ontwikkelingskosten, uiteindelijk f 23,9 miljoen, werd voor het project nog een verplichtingenbudget van f 440 miljoen voorzien.

Verplichtingenbudget (excl. ontwikkeling):	f 440 miljoen (pp 2000, taakstellend)
Integratie budget bewapening:	f 22 miljoen (pp 2000)
Prijscorrectie (incl. BTW-verhoging):	f 18 miljoen
Verplichtingenbudget LVB (202 voertuigen):	f 480 miljoen (pp 2001)
Ontwikkelingskosten (definitief):	f 23,9 miljoen
Taakstellend budget Klein pantserwielvoertuig:	f 375 miljoen (pp 2000)
Prijscorrectie (incl. BTW-verhoging):	f 14 miljoen
Budget MRAT/AD (208 voertuigen):	f 389 miljoen (pp 2001)

De benodigde financiële ruimte is binnen het budget gevonden door de beschikking van kasgeldreksen van een aantal grote projecten van de Koninklijke landmacht.

De door het samenwerkingsverband ingediende offerte ging uit boven het bovengenoemde, taakstellende budget van f 440 miljoen. Het onderzoek van de accountantsdienst en de daarop volgende onderhandelingen hebben alsnog geleid tot een aan te schaffen aantal van 202 LVB voertuigen inclusief bijkomende zaken voor een bedrag van f 440 miljoen (prijspeil 2000, inclusief 17,5% BTW). Tijdens deze onderhandelingen zijn een aantal vereenvoudigingen overeengekomen, die geen invloed hebben op de geëiste functionaliteit en de beproefde configuratie. Te noemen zijn: mechanisch in plaats van elektrisch verstelbare stoelen en een mechanisch aangedreven toren. De te leveren configuratie komt overeen met de oorspronkelijk gestelde eisen uit 1994, aangevuld met de extra eisen zoals gemeld in mijn brief van 22 juni 1999.

Met de brief van 25 november 1994 (Kamerstuk 23 900 X, nr. 4) is het aantal LVB-voertuigen vastgesteld op 220 (218 + 2 prototypen). In de brief van 22 juni 1999 is betoogd dat de twee prototypes niet geschikt gemaakt kunnen worden voor verder gebruik en is de kwantitatieve behoefte bijgesteld naar 202 voertuigen (exclusief prototypes). In de brief van 6 maart 2000 (Kamerstuk 26 396, nr. 3) is reeds, in overeenstemming met de Defensienota 2000, gesteld dat voor de vervulling van de behoefte aan

ruim 200 kleine pantserwielvoertuigen gedacht wordt aan voertuigen die vergelijkbaar zijn met de Fennek (LVB).

In de brief van 9 januari 2001 (Kamerstuk 26 396, nr. 5) is dit aantal vastgesteld op 208 stuks. In totaal bestaat de huidige behoefte derhalve uit 410 voertuigen: 202 LVB-, 130 MRAT- en 78 AD-versies.

3

Heeft de regering getracht Occar-leden te interesseren voor aanschaf van de Fennek?

Occar is pas opgericht in september 1998. Het project Fennek (LVB) was toen al in een vergevorderd stadium. De Occar-leden hebben kennis kunnen nemen van dit project, maar hebben geen interesse getoond.

6

Kan de regering aangeven waarom de periode tussen de aanbieding van de brief d.d. 19 januari 2000 (kamerstuk 26 637, nr. 3) en de voorliggende brief aangaande het aanbieden van de uitkomst van de verwervingsvoorbereiding van de Fennek zo lang geduurd heeft? Wanneer is de nieuwe offerte aan de regering aangeboden?

Nadat de beproeving van het prototype positief was afgesloten, is op 14 april 2000 een offerte gevraagd aan de ArGe, aan KMW en aan SP. Op 16 juni 2000 is de offerte van de ArGe ontvangen. Deze is in eerste instantie niet ontvankelijk verklaard vanwege de te hoge prijzen. Op 18 augustus 2000 is een vernieuwde offerte met herziene prijzen ontvangen. Omdat ook deze offerte nog boven het taakstellend budget uitkwam maar wel een mogelijkheid tot onderhandeling bood, zijn op grond van deze offerte de onderhandelingen gestart. Dit heeft uiteindelijk in mei 2001 geleid tot overeenstemming over de prijzen en de contractvoorwaarden op hoofdlijnen. De departementale en interdepartementale behandeling heeft daarna tot begin november 2001 geduurd. In dezelfde periode heeft ook een afsluitend overleg plaatsgevonden met de Duitse overheid. Deze activiteiten hebben geleid tot een relatief lange behandeltermijn.

7

In hoeverre is een toekomstig «battlefield management systeem» reeds ontwikkeld? Ligt het in de lijn der verwachting dat dit aangeschaft wordt? Beschikt de Fennek al over communicatiemiddelen om de verzamelde informatie direct door te geven aan de hogere bevelsniveaus?

Het project BMS bevindt zich momenteel in de voorstudie-fase. Op dit moment is een «pilot» in voorbereiding, waarover u begin 2002 nader zal worden geïnformeerd. Deze «pilot» moet inzicht bieden in de mogelijkheden van BMS bij operationeel gebruik. Op basis hiervan kunnen de specifieke eisen voor de serie worden aangegeven. De seriematige inbouw van het BMS in de daarvoor in aanmerking komende voertuigen zoals de Fennek, is vanaf midden 2004 tot eind 2007 voorzien.

Bij instroming zal de Fennek worden uitgerust met de «combat net radio» FM9000. Dit is het belangrijkste communicatiemiddel waarover de Koninklijke landmacht thans beschikt. Bovendien wordt de Fennek qua inrichting van het voertuig voorbereid voor het toekomstig BMS. In hoeverre de FM9000 voldoet aan de eisen voor het BMS, zal moeten blijken in bovengenoemde «pilot».

8

Is Nederland de enige afnemer die belangstelling heeft voor de Fennek-uitvoeringen Medium Range Anti-Tank (MRAT) en AD (Algemene Dienst-

taken) of zijn de ontwikkelkosten hiervoor te delen? Hoe lang zal het duren voordat de basisversie is aangepast en welke risico's loopt Nederland daarbij? Is het mogelijk gebruik te maken van aspecten van de ontwikkeling van de Duitse genieversie?

Voor zover nu is voorzien zal alleen Nederland de Fennek inzetten in de MRAT-versie en de AD-versie. Deze versies zijn een doorontwikkeling van de LVB-versie die als basisversie geldt, ook voor de Duitse Fennek-genievariant. De verdere ontwikkeling van de MRAT-versie, de AD-versie en de Duitse genieversie zal geschieden tijdens de serievoorbereiding en serieproductie. Daarbij zijn het technisch en financieel risico beperkt. De Duitse genieversie wordt afgeleid van de Nederlandse AD-versie. Daardoor worden de ontwikkelingskosten voor de AD-versie voor een belangrijk deel gezamenlijk gedragen. In het contract is opgenomen dat vanaf midden 2004 de MRAT-versie wordt geleverd en vanaf het derde kwartaal van 2005 de AD-versie.

9

Worden de MRAT-systemen alleen in de Fennek-voertuigen vervoerd of worden zij ook bovenop Fennek-voertuigen gemonteerd?

De MRAT-systemen zijn draagbare anti-tankwapens die vanaf de schouder worden afgevuurd. Zij worden alleen meegevoerd met de Fennek-MRAT. De Fennek wordt niet voorzien van een installatie voor het afvuren van de MRAT. Hiertoe is besloten omdat een schutter met een anti-tankwapen een kleiner profiel heeft dan een wapendragend voertuig en derhalve minder kwetsbaar is als doel voor de tank die bestreden wordt.

10

Wat wordt de vervoerscapaciteit, inclusief personeel, van de Fennek-voertuigen MRAT en AD?

Alle versies van de Fennek hebben een driekoppige bemanning. Daarnaast kan circa 1 000 kg uitrusting voor de specifieke taakuitoefening met de Fennek worden vervoerd. Voor de MRAT-versie omvat deze uitrusting o.a. één afvuurinrichting en vijf projectielen. Het optreden van de Fennek geschiedt overigens door ploegen, bestaande uit twee voertuigen, waarbij van verschillende (vooral grote of dure) uitrustingsstukken slechts één exemplaar per ploeg wordt meegevoerd. Afhankelijk van de opdracht wordt bepaald welke uitrusting werkelijk wordt meegevoerd. Wel zijn in alle voertuigen de voorzieningen voor vervoer aanwezig.

11

Op welk prototype is de offerte-aanvraag van toepassing? Betreft het hier hetzelfde prototype als die waar in voorgaande brieven over is gesproken?

De offerte-aanvraag berust op het prototype waarover in de brief van 19 januari 2000 melding wordt gemaakt en tijdens het algemeen overleg van 27 januari 2000 met u is gesproken. Dit prototype is in april 2000 goedgekeurd.

12

Welk bedrag betaalt de Duitse regering voor haar 178 Licht Verkenningen en Bewakings (LVB)-voertuigen en 24 genievoertuigen?

Het antwoord op deze vraag ligt ter vertrouwelijke inzage.

13, 14, 15 en 18

In voorgaande brieven is steeds gesproken over het feit dat de reserve-eenheden pas in de tweede fase zullen worden vervangen. Hoe kan het dat pas in 2001 duidelijk wordt dat doorstroom toch geen optie is en dat de reserve-eenheden direct vervangen moeten worden?

Waarom is er voor gekozen om in totaal 83 Fennek-voertuigen toe te delen bij de reserve-eenheden, terwijl de regering meedeelt dat vrijwel geen van de bij de reserve-eenheden ingedeelde voertuigen ooit mobilisabel zal zijn? Zijn er 83 voertuigen nodig voor opleidingen en mogelijke secundaire opdrachten bij vredesoperaties?

Wat betekent het voor de totale opdracht, indien het aantal van 83 voertuigen voor reserve-eenheden wordt teruggebracht tot een operationele reserve van 40 voertuigen?

Van welk verkenningvoertuig gaan reserve-eenheden in de tussentijd gebruik maken?

Normaal gesproken krijgen de reserve-eenheden pas in de tweede fase de beschikking over nieuw in te voeren materieel. Dit is niet toepasbaar voor de verkenningseenheden, omdat deze niet beschikken over toereikende verkenningvoertuigen. Het is steeds het uitgangspunt geweest dat bij alle verkenningseenheden, zowel de parate als de reserve, de Fennek in één fase zal worden ingevoerd.

Ik heb u in mijn brief van 9 november 2001 gemeld dat de bij de reserve-eenheden ingedeelde voertuigen ook in vredestijd zullen worden ingezet. Zo zal een belangrijk deel in gebruik zijn bij de tactische, logistieke en rij-opleidingen. Daarnaast zullen deze voertuigen worden ingezet tijdens vredesoperaties, buiten de organieke eenheid, voor andere dan verkenningstaken. Tenslotte is gepland dat een aanzienlijk deel van de Fenneks die ingedeeld worden bij 103 Verkenning bataljon, dat thans een reserve-status heeft, paraat gesteld wordt wanneer dit bataljon wordt omgevormd tot Istar-bataljon. Deze ontwikkeling is als een van de korte termijn projecten opgenomen in de EVDB-brief van 25 juni 2001. Hiervoor zijn voorlopig 56 voertuigen gepland.

Het terugbrengen van het aantal van 83 voertuigen betekent een aanpassing van het uitonderhandelde contract. De verlaging van dit aantal zal niet tot een evenredige reductie van de kosten leiden, omdat de prijzen berusten op een serie van 612 voertuigen.

Zowel de parate als de reserve-eenheden zijn tijdelijk uitgerust met pantserrupsvoertuigen van het type YPR-765.

16

Ondervindt Nederland in de operationele inzet hinder van het ontbreken van een voertuig om de vereiste verkenningstaken uit te voeren, aangezien de YPR-765 hiertoe niet in staat is? Op welke wijze zal dit gebrek tot aan de levering van de Fennek midden 2003 opgelost worden?

Ja. Tot de invoering van de Fennek (LVB) wordt de YPR-765 ingezet. Dit brengt operationele beperkingen mee op het gebied van geluid en silhouet en daarmee zichtbaarheid, mobiliteit en waarnemingsmogelijkheden.

17

Wat wordt verstaan onder mobilisatie-complexen?

Dit is een verouderde, maar nog wel veel gebezigde term. Thans wordt de meer algemene term «magazijnencomplex» gebruikt. Hier zijn bedoeld

magazijnencomplexen waarin materieel bestemd voor reserve-eenheden is opgelegd.

19 en 20

*Wordt de investering van f 4,3 miljoen (€ 1,95 miljoen) voor het foutensimulatiesysteem buiten het projectbudget om gefinancierd?
Op welke aannames of uitgangspunten berust het onderzoek naar het terugverdienen van de investeringen aangaande onderwijsleermiddelen?*

De investering van f 4,3 miljoen maakt deel uit van het budget van f 869 miljoen. Uit de berekening van de levensduurkosten is gebleken dat een investering van f 4,3 miljoen voor een foutensimulator kosteneffectief is. Deze berekening berust o.a. op de aanname dat de besparing van de opleidingsduur 20 uur per monteur en 8 uur per gebruiker is en dat er jaarlijks 68 monteurs en 234 gebruikers worden opgeleid.

23

Zijn in het bedrag van f 869 miljoen (€ 394,3 miljoen) voor de aanschaf van 410 Fennek-voertuigen ook de kosten voor de ontwikkeling van de MRAT- en AD-versies opgenomen?

De ontwikkelingskosten van de MRAT- en AD voertuigen maken inderdaad deel uit van het bedrag van f 869 miljoen.

24

*Hoe zijn de ontwikkelingskosten tussen Duitsland en Nederland verdeeld?
In welke verhouding en op welke wijze zullen zij deze ontwikkelingskosten kunnen terugvorderen bij aanschaf van de Fennek door andere landen?*

Het antwoord op deze vraag ligt ter vertrouwelijke inzage.

25

Wat is de orde van grootte van de mogelijk terug te vorderen ontwikkelingskosten?

Het antwoord op deze vraag ligt ter vertrouwelijke inzage.

26

De regering heeft altijd aangegeven dat de Fennek de enige optie was voor Nederland. Kan zij aangeven welke prototypen voertuigen de Belgische regering naast de Fennek beproeft?

Ten tijde van de voorstudie (tot 1994) waren er geen producten «van de plank» verkrijgbaar die aan de eisen voldeden. Derhalve is besloten tot het in samenwerking met Duitsland opzetten van een ontwikkelingsproject. Hierbij zijn de Nederlandse en Duitse eisen geharmoniseerd. Tijdens de verdere uitvoering van het project is voortdurend de marktsituatie in de gaten gehouden. Nog steeds zijn er geen alternatieven die volledig aan de geharmoniseerde eisen voldoen.

Door België zijn naast de Fennek tevens de Scarab van de Britse firma Alvis en een voertuig van de Franse firma Acmat beproefd. De Scarab is een niet uitontwikkeld voertuig. Het voertuig van Acmat is reeds afgefallen als kandidaat.

27

Wanneer is meer duidelijkheid te verwachten over mogelijke afname van Fennek-voertuigen door België en Luxemburg? Zijn er nog andere landen die belangstelling hebben?

Naar verwachting zal de beslissing van België en Luxemburg niet genomen worden vóórdat een besluit in Nederland en Duitsland is genomen. Dit Nederlands-Duitse besluit kan zelfs van grote invloed blijken te zijn op het Belgisch-Luxemburgse besluit. Inmiddels heeft ook Nederland een behoefte aan lichte tactische voertuigen bekend gemaakt. De Fennek komt voor op de lijst van kandidaten. De ArGe KMW/SP heeft de Fennek onlangs gepresenteerd aan Denemarken.

28

Waarom heeft de regering op voorhand ingestemd met een verdeling van de werklast die bijna 10% (ten nadele van Nederland) afwijkt van de overeenkomst in december 1994, terwijl er geen garanties zijn dat de omzetverdeling uiteindelijk meer in balans komt?

Het antwoord op deze vraag ligt ter vertrouwelijke inzage.

29

Is het juist dat in Duitsland vooral het LVB voor verkenning wordt gebruikt en niet voor MRAT- en AD-taken? Welke lichte pantservoertuigen gebruikt Duitsland voor deze laatste taken?

Ja. Voor Duitsland zijn in het huidige contract slechts een LVB-variant voor verkenningstaken en een genievariant voor specifieke genieverkenningstaken voorzien. Een deel van de Nederlandse voertuigen in de AD-variant zal eveneens voor een dergelijke genieverkenningstaak worden ingezet. In Nederland is de Fennek gekozen voor MRAT- en AD-taken om redenen van logistieke gelijkheid. Duitsland beschikt over een uitgebreider arsenaal aan voertuigen, waaronder de Marder met het Milan anti-tankwapen en de Jaguar met het HOT anti-tankwapen, die soortgelijke taken hebben als de MRAT-versie van de Fennek. Vervanging van deze wapensystemen is niet op korte termijn voorzien.

30

Welke grote inspanningen heeft de Duitse industrie zich getroost dat een aandeel van 54% bij een afname van 33% van de voertuigen rechtvaardigt?

Het antwoord op deze vraag ligt ter vertrouwelijke inzage.

33

Hoe garandeert het gebruiksrecht van de technische informatie voor de firma SP een grotere omzet voor de Nederlandse industrie? In welke mate blijft de Duitse industrie mede aanzet genereren bij vervolgoedragen? Als Duitsland zelf de vervolgbehoefte realiseert, wordt dan niet opnieuw een groter aandeel van de Duitse industrie bedongen?

Het antwoord op deze vraag ligt ter vertrouwelijke inzage.

35

Krijgen de LVB-voertuigen en de Fennek-varianten MRAT en AD dezelfde personele bezetting als de huidige verkenning- en pantservoertuigen? Kan de regering dit met aantallen toelichten?

Nee, de bemanning van de Fennek bestaat uit drie personen. Het aantal personeelsleden in de huidige YPR-typen is afhankelijk van de functie en kan variëren van drie tot acht personen. Met de invoering van de MRAT- en de AD-versie wordt tevens een andere organisatie ingevoerd. De Fennek vervangt niet alle bestaande typen YPR. Dit is door de volledig afwijkende wijze van optreden ook niet mogelijk.

De gewijzigde organisatie is wat de personele en materiële aantallen betreft reeds verwerkt in de Defensienota 2000.

36

Viel het ontwikkelingsbudget oorspronkelijk niet binnen het taakstellende projectbudget?

Het antwoord op deze vraag ligt ter vertrouwelijke inzage.

37

Heeft de Duitse minister van Defensie reeds een voorstel tot verwerving van de Fennek naar de Bundestag gestuurd? Zo nee, wanneer gaat hij dat doen? Voorziet de regering problemen in de Duitse parlementaire behandeling van het voorstel?

Het antwoord op deze vraag ligt ter vertrouwelijke inzage.

38

Vormt het defensiebudget van Duitsland een probleem bij de beslissing om tot verwerving van de Fennek over te gaan? Zo ja, gaat dit industrieel-militaire samenwerking met Duitsland in de toekomst belemmeren?

Het antwoord op deze vraag ligt ter vertrouwelijke inzage.

39

De verdeling van de werklast tussen Duitsland en Nederland is respectievelijk 45% en 55%, terwijl de omzetverdeling respectievelijk 54% en 46% bedraagt. Hoe zijn deze verschillen in samenhang met elkaar te verklaren?

Het antwoord op deze vraag ligt ter vertrouwelijke inzage.

40

Op basis waarvan komt de regering tot de verwachting dat de participatiegraad bij toekomstige opdrachten ten gunste van Nederland zal veranderen? Op welke wijze zal de participatiegraad veranderen en wat zijn hiervan de consequenties voor de omzetverdeling?

Het antwoord op deze vraag ligt ter vertrouwelijke inzage.