

Vergaderjaar 2000–2001

27 400 X

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 2001

Nr. 42

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 8 juni 2001

Inleiding

Met mijn brief van 3 december 1998 (Kamerstuk 26 200 X, nr. 20) heb ik u in algemene zin geïnformeerd over het nieuwe operationele vervoersconcept van de Koninklijke landmacht en de daarvan afgeleide vervanging van alle vrachtauto's met een laadvermogen van vier ton of meer. Specifiek ging ik ondermeer in op de behoefte aan nieuwe lichte en zware trekkeropleggers, geschikt voor het vervoer van (zware) uitrustingsstukken zoals tanks, gepantserde voertuigen, geniematerieel en containerhefmiddelen. Met deze voertuigen worden de huidige trekkeropleggers 280 kN en 600 kN vervangen.

Met deze brief informeer ik u over de resultaten van de gecombineerde voorstudie-/studiefase van dit project.

De behoefte

Algemeen. In het vervoersconcept van de Koninklijke landmacht spelen trekkeropleggers een belangrijke rol bij de verplaatsing van (zware) uitrustingsstukken over grotere afstanden. Vooral voor rupsvoertuigen geldt dat niet-tactische verplaatsingen over grote afstand in beginsel per trekker-oplegger plaatsvinden. Echter ook voor het vervoer van zwaar, organiek bij eenheden ingedeeld materieel zoals bouwmachines en tankbruggen en bij de afvoer van defect materieel zijn trekkeropleggers noodzakelijk. Daarnaast zullen de nieuwe trekkeropleggers ook worden ingezet voor het transport van containers. In de brief van 13 november 2000 (Kamerstuk 27 400 X, nr. 21) met de actuele behoeftestelling voor de wissellaadsystemen is hiermee reeds rekening gehouden.

Zowel vanuit technisch als operationeel oogpunt is het noodzakelijk dat de nieuwe lichte en zware trekkeropleggers vanaf 2004 binnen de Koninklijke landmacht beschikbaar komen. De huidige, vanaf 1982 ingevoerde lichte trekkers voor de opleggers 280 kN vertonen namelijk in geaccidenteerd

terrein, met name in voormalig Joegoslavië, grote operationele tekortkomingen, vooral vanwege het geringe motorvermogen. De nieuwe lichte trekkeropleggers 400 kN moeten om deze reden tussen 2004 en 2007 worden ingevoerd. Een reden temeer vormen de nieuwe pantserinfanterie-voertuigen met een gewicht van ruim 30 ton, die vanaf 2007 operationeel zullen worden.

De in 1992 verworven zware trekker-oplegger 600 kN had oorspronkelijk een levensduur tot 2002. Inmiddels is de levensduur verlengd tot 2005. Omdat de Koninklijke landmacht vanaf 2004 de verbeterde tank Leopard 2A6, met een gewicht van ruim 61 ton, in gebruik neemt, moeten vanaf dat moment ook de nieuwe zware trekkeropleggers beschikbaar komen.

Kwantitatief. In mijn brief van 3 december 1998 meldde ik dat de totale behoefte aan lichte en zware trekkeropleggers respectievelijk 240 en 110 stuks bedroeg. Onder meer als gevolg van de maatregelen uit de Defensienota, zoals het opheffen van de drie mobilisabele tankbataljons, is de behoefte aangepast. Daarnaast zijn de aantallen aangepast aan de geactualiseerde behoefte aan nieuwe pantservoertuigen in het kader van het project vervanging pantservoertuigen van het type M577 en YPR. Met mijn brief van 9 januari 2001 (Kamerstuk 26 396 nr. 5) heb ik u hierover separaat geïnformeerd.

Ook is bezien of de nieuwe trekkeropleggers op verschillende momenten bij de parate en reserve-eenheden kunnen worden ingevoerd. Aangezien het merendeel van het te vervoeren materieel, zoals pantservoertuigen en vuurmonden, ook in fasen wordt ingevoerd, is het mogelijk gebleken de trekkeropleggers in fasen te vervangen. De reserve-eenheden worden vooralsnog uitgerust met de oude trekkeropleggers 280 kN en 600 kN. In de verwervingsvoorbereidingsfase zal nog wel nader worden onderzocht in hoeverre een levensduurverlengend programma voor de trekkeropleggers noodzakelijk is. Voor de toekomstige vervanging van de oude trekkeropleggers bij de reserve-eenheden zal te zijner tijd een nieuw project worden gestart, waarbij in beginsel de voertuigen van het parate bestand doorstromen naar de reserve-eenheden.

Uitgaande van het beginsel dat de inzet van een versterkte brigade in een vredeafdwingende operatie vanuit het parate bestand moet kunnen worden ondersteund, kan nu worden volstaan met de verwerving van 63 trekkeropleggers 400 kN en 39 trekkeropleggers 650 kN. Daarnaast zijn nog tien losse trekkers 400 kN nodig voor het transport van opleggers met bureauopbouw die in gebruik zijn bij de legerkorps-/divisiestaf.

Kwalitatief. De zware trekker-oplegger moet geschikt zijn voor het vervoer van de huidige én de toekomstige gevechtstank. Het oorspronkelijk geëiste laadvermogen van 800 kN was hierop gebaseerd. Inmiddels is uit nader overleg met Duitsland gebleken dat, onder meer vanwege verkeers-technische beperkingen, een gevechtstank nooit meer dan 65 ton mag wegen. De kwalitatieve behoefte van de zware trekkeroplegger kan derhalve worden aangepast tot 650 kN.

In mijn brief van 3 december 1998 heb ik u gemeld dat de voertuigcabine geschikt moet zijn om ten minste vijf personen te vervoeren. Omdat uit nader onderzoek bleek dat slechts incidenteel vijf personen zullen meerijden én omdat aanpassing van een standaard civiele cabine voor het vervoer van vijf personen aanzienlijke extra kosten met zich brengt, is deze eis verlaagd tot vier personen.

Teneinde ook onder slechte omstandigheden (slechte en bochtige wegen en veeleisend klimaat) met de trekkeropleggercombinatie uit de voeten te

kunnen, is geëist dat beide typen trekkers zijn voorzien van aandrijving op alle wielen.

Tot slot moeten op alle trekkers voorzieningen worden getroffen om ballistische beschermingssets te kunnen aanbrengen. Initieel wordt voor ongeveer 50 procent van het totale parate bestand beschermingssets verworven. Dit aantal is voldoende om de inzet van maximaal twee bataljons bij vredesoperaties te ondersteunen. De overige beschermingssets kunnen, mede omdat de voorzieningen in alle trekkers al zijn aangebracht, in voorkomend geval in de voorbereidingstijd van een vredeafdwingende operatie voor de versterkte brigade worden aangeschaft.

Competitieve Dienstverlening (CDV). In de studiefase is in het kader van CDV onderzoek verricht naar mogelijkheden tot inschakeling van de civiele sector. Om dezelfde redenen als aangegeven in mijn brief van 13 november 2000 inzake het project «wissellaadsysteem» (Kamerstuk 27 400 X, nr. 21) geldt ook hier dat het uitbesteden van de volledige transportcapaciteit niet mogelijk is. De afhankelijkheid van een effectieve en gegarandeerde logistieke ondersteuning onder alle omstandigheden en de vigerende regelgeving vereisen dat Defensie beschikt over militaire beroepschauffeurs voor de trekkeropleggers.

De mogelijkheid is bezien om de trekkeropleggers die in vredestijd niet nodig zijn om de bedrijfsvoering te garanderen én vredebewarende operaties te ondersteunen, buiten Defensie in te zetten. Uit onderzoek blijkt dat alle paraat ingedeelde, niet bij vredesoperaties ingezette trekkeropleggers, vrijwel voortdurend gebruikt worden voor onder meer opleidingen en het transport van zwaar defensiematerieel. Er resteert derhalve geen capaciteit om buiten Defensie in te zetten. Wel zal een restcapaciteit van achttien trekkeropleggers die alleen voorhanden is als er geen vredeafdwingende operatie moet worden uitgevoerd, op permanente basis ter beschikking worden gesteld van het Defensie Interservice Commando (Dico). De benodigde extra chauffeurs zullen hiertoe eveneens worden overgedragen door de Koninklijke landmacht aan het Dico. Enerzijds hoeft hierdoor het (verouderde) bestand van twaalf trekkeropleggers van het Dico niet vervangen te worden, anderzijds kan het Dico hierdoor geld besparen op de huur van trekkeropleggers bij piekbehoeften. Over een periode van vijf jaar kan in totaal een bedrag van f 7,2 miljoen ten laste van de taakstelling CDV worden gebracht en daarna jaarlijks f 0,9 miljoen.

Invulling van de behoefte

Uit het in de gecombineerde voorstudie-/studie fase uitgevoerd onderzoek blijkt dat nationale en internationale wettelijke eisen, in het bijzonder inzake maximale aslasten en afmetingen, van grote invloed zijn op de configuratie van beide typen trekkeropleggers. De lichte oplegger dient om die reden met 4 assen te worden uitgevoerd. Voor de zware oplegger zijn 7 assen noodzakelijk. Bij de trekker kan voor beide typen volstaan worden met drie assen.

Voortzetting van het project

Uit een eerste oriënterende marktverkenning is gebleken dat beide typen trekkeropleggers uit reeds bestaande civiele componenten kunnen worden samengesteld. Ontwikkeling en/of prototypebeproeving is daarom niet nodig. Wel zal bij de eerste serievoertuigen worden geverifieerd of het product voldoet aan de gestelde eisen, voordat de rest van de serie wordt geleverd. Om redenen van doelmatigheid gaat de voorkeur uit naar één type trekker, met verschillende motorprestaties voor de lichte en de zware uitvoering. In de offerte-aanvraag zal dit tot uitdrukking worden

gebracht. Met het oog op de interoperabiliteit tussen trekker en oplegger zal in de offerte-aanvraag tevens worden geëist dat de systeem-verantwoordelijkheid voor de combinatie bij één firma ligt. De voorkeur gaat daarbij uit naar de trekkerfabrikant.

Het project zal Europees worden aanbesteed. Hierover is reeds overleg gepleegd met het ministerie van Economische Zaken.

Internationale samenwerking

In de afgelopen fase zijn de mogelijkheden om gezamenlijk met andere landen een of beide typen trekkeropleggers te verwerven, uitgebreid onderzocht. Alleen met Duitsland worden concrete mogelijkheden voor een gezamenlijke verwerving van de trekkeroplegger 650 kN onderkend. Duitsland heeft inmiddels echter te kennen gegeven voorlopig geen geld beschikbaar te hebben. De mogelijkheden tot samenwerking zullen ook in de volgende fase nauwgezet worden gezien. Over de resultaten zult u met de D-brief nader worden geïnformeerd.

Inschakeling Nederlandse industrie

Door Europees aan te besteden kunnen geen eisen worden gesteld ten aanzien van de inschakeling van de Nederlandse industrie. Uit het overleg met buitenlandse trekkerfabrikanten is evenwel duidelijk geworden dat zij waar mogelijk zullen trachten Nederlandse bedrijven, waaronder opleggerfabrikanten, in de uit te brengen offerte te betrekken.

Personeel

De invoering van nieuwe trekkeropleggers leidt niet tot een extra behoefte aan personeel. Wel zullen in de volgende fase de mogelijkheden van de uitbesteding van het onderhoud nader worden onderzocht. Bij de afsluiting van de verwervingsvoorbereidingsfase zal aan dit aspect en de mogelijke personele gevolgen aandacht worden besteed.

Budget

In mijn brief van 3 december 1998 meldde ik dat voor het voorliggende project een bedrag van in totaal 278 miljoen gulden in de plannen is gereserveerd. Als een gevolg van de verminderde behoefte is het project-budget verlaagd tot in totaal 112 miljoen gulden.

Slot

Ik ben voornemens, desgewenst na overleg met u, het project «trekker-oplegger 400 kN en 650 kN» voort te zetten met de verwervingsvoorbereidingsfase. In deze fase zullen nog geen financiële verplichtingen worden aangegaan.

Over de resultaten van de verwervingsvoorbereidingsfase zult u naar verwachting begin 2002 worden geïnformeerd.

De Staatssecretaris van Defensie,
H. A. L. van Hoof