

Vergaderjaar 1999–2000

26 637

Licht verkenning- en bewakingsvoertuig (LVB)

Nr. 4

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 17 februari 2000

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft op 27 januari 2000 overleg gevoerd met staatssecretaris Van Hoof van Defensie over **de brieven van 6 december 1999 en 19 januari 2000 inzake licht verkenning- en bewakingsvoertuig (LVB)** (26 637, nrs. 2 en 3).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

Mevrouw **Albayrak** (PvdA) vond de ontwikkelingen die zich bij het project «licht verkenning- en bewakingsvoertuig» (LVB) voordoen, treurig. Zoals de zaken er nu voorstaan, is de situatie ingrijpend veranderd ten opzichte van wat de Kamer aanvankelijk met dit project voor ogen stond. Eerst deed zich de complicatie voor dat de industrie contractbreuk pleegde door te stellen niet te kunnen produceren voor de vastgestelde prijs. De staatssecretaris heeft daarop gezegd dat «een contract een contract» is en dat hij de industrie aan de gemaakte afspraken wilde houden. Vervolgens deed zich een nieuwe complicatie voor, namelijk dat Duitsland ten gevolge van een bezuinigingsoperatie het project voorlopig opschooft. Om te kunnen bepalen welke keuze straks gemaakt dient te worden, is op een aantal punten meer informatie nodig. Wat valt er van Duitsland nog te verwachten? Kan de staatssecretaris op korte termijn overleg voeren met zijn Duitse collega, opdat duidelijk wordt wat het commitment van Duitsland is aan dit project? De optie dat de Nederlandse regering de industrie aan haar afspraken houdt, dient voorlopig open te blijven. Eerst moet duidelijk zijn hoe de offertes die de Nederlandse regering als gevolg van de nieuwe situatie aan de industrie gaat vragen, eruit zullen zien en welke extra kosten hiermee gemoeid zijn. Ook nadere informatie over eventuele andere mogelijkheden op de markt is van groot belang. De staatssecretaris stelt dat er op de markt geen ander product is dat enigszins in de richting van het programma van eisen komt. Is er werkelijk geen enkel Europees of Amerikaans alternatief?

De PvdA-fractie wil nu reeds haar zorgen uitspreken over de afloop van het project en de extra kosten die het gevolg zullen zijn van de optie waarvoor straks wellicht gedwongen moet worden gekozen. Er mogen geen beslissingen genomen worden voordat de Kamer aan de hand van de D-brief een oordeel over de situatie heeft kunnen vellen.

¹ Samenstelling:

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

Plv. leden: Dittrich (D66), Van Oven (PvdA), Arib (PvdA), Leers (CDA), Swildens-Rozendaal (PvdA), Vendrik (GroenLinks), Van der Hoeven (CDA), Van Middelkoop (GPV), Weisglas (VVD), Ter Veer (D66), Passtoors (VVD), Eurlings (CDA), Lambrechts (D66), Blaauw (VVD), Eisses-Timmerman (CDA), Hindriks (PvdA), Dijkema (PvdA), Van Baalen (VVD), E. Meijer (VVD), Ross-van Dorp (CDA), Karimi (GroenLinks), Marijnissen (SP), Van Gijssel (PvdA), Duivesteyn (PvdA), Wilders (VVD).

Ook de toekomst van de Europese projecten geeft reden tot somberheid. Bij het project LVB worden de problemen veroorzaakt door de bezuinigingsoperatie in Duitsland. Hetzelfde is gebeurd bij het NH90-helikopterproject en dreigt te gaan gebeuren bij het antitankwapenproject. Hoe ziet de staatssecretaris de toekomst van de Europese projecten?

De heer **Van den Doel** (VVD) was van mening dat Europese projecten altijd erg lang duren, de kosten steeds toenemen en het eind nooit in zicht komt. Dit dreigt ook bij het project LVB te gaan gebeuren. De Kamer is al in 1992 akkoord gegaan met het project, maar er is in 2000 nog steeds geen nieuw product. Niet alle problemen zijn aan Defensie te wijten. De opstelling van Duitsland en de industrie zelf spelen hier ook een rol. Al in 1992 is gesteld dat vervanging van het oude verkenningsvoertuig van de Koninklijke landmacht dringend nodig was. Wat gaat de vertraging in het project voor het gebruik en de inzetbaarheid van het huidige type voertuig bij de krijgsmacht betekenen?

Omdat er tijdens de ontwikkeling van het project steeds sprake geweest is van voortschrijdend inzicht, moest het project voortdurend worden bijgestuurd. In de brief van 19 januari staat dat het voertuig ook uitstekend geschikt zou zijn voor vredesoperaties. Indertijd heeft de Kamer uitvoerig gesproken over het soort voertuig dat bij vredesoperaties gebruikt zou kunnen worden en heeft zij ingestemd met de aanschaf van een hiervoor specifiek geschikt voertuig. Kan de staatssecretaris uitleggen hoe een verkenningsvoertuig als het LVB een essentiële rol kan spelen bij vredesoperaties? Licht het niet meer voor de hand om hiervoor het specifieke VN-voertuig in te zetten?

De staatssecretaris heeft in antwoord op de nieuw ontstane situatie drie verschillende opties uitgewerkt. Een optie is dat het project zelfstandig door Nederland wordt voortgezet. Hoe reëel is deze optie? Zal het maken van een veel kleinere serie niet tot hogere kosten en overschrijding van het budget leiden? Zijn fractie hecht eraan het project, in het kader van de binationale samenwerking met Duitsland, gezamenlijk voort te zetten. Kan de staatssecretaris aangeven wanneer Duitsland mogelijkheden ziet in de tijd om het project te continueren?

Er kleven ook een aantal andere risico's aan het project. Hoe ziet de staatssecretaris het samenwerkingsverband tussen SP en Wegmann in de toekomst? Zolang niet alle relevante informatie over de samenwerking met Duitsland, het tijdpad en de financiële consequenties op tafel liggen, is zijn fractie niet in staat een beslissing te nemen over een verdere voortgang van het project. Kan de staatssecretaris nog eens nader op deze punten ingaan? In de brief staat ook dat er in geval van financiële consequenties zal worden overgegaan tot herschikking van de budgetten. Welke andere (deel)projecten worden hiervan de dupe?

De heer **Harrewijn** (GroenLinks) was overtuigd van de noodzaak dat de huidige voertuigen zo snel mogelijk vervangen moeten worden. Naar zijn informatie gaat het bij het laatste ontwikkelde prototype van het LVB om een goed product. Dit is een groot verschil met de gang van zaken bij het NH90-project, waar nog geen uiteindelijk prototype is. Hoewel de staatssecretaris stelt dat er geen enkel gelijkwaardig voertuig op de markt is, wilde de heer Harrewijn toch aandringen op een grondige marktverkenning. Het zou natuurlijk het mooiste zijn dat het LVB nu in productie wordt genomen. Hiertoe dienen echter eerst een aantal problemen met de industrie te worden opgelost. SP heeft gesteld dat zij voor het afgesproken bedrag niet kan produceren. De vertraging in het project is ondertussen verder opgelopen, terwijl de discussie over de vraag wie de verantwoordelijkheid draagt voor de financiële consequenties, ook nog niet is afgerond.

Door de nieuw ontstane situatie zijn er in feite twee mogelijkheden om met dit project verder te gaan. De eerste is om een ander voertuig te vinden dat voldoet. De tweede is verder te gaan met het LVB en de condi-

ties opnieuw vast te stellen. In de brief wordt uitgegaan van 202 voertuigen. Gezien de financiële bovengrenzen van het project, lijkt het goed nog eens te kijken naar de werkelijke operationele behoefte. Misschien is het aantal terug te brengen tot het direct benodigde aantal plus een extra aantal reservevoertuigen voor vredesmissies, al rijst hierbij wel de vraag of het voertuig dat speciaal hiervoor is aangeschaft, daarvoor niet beter geschikt is.

Er zou ook in andere landen belangstelling bestaan voor het ontwikkelde prototype. Ziet de staatssecretaris, gezien de problemen met Duitsland mogelijkheden tot samenwerking met andere landen?

De prototypes zouden eigendom zijn van Defensie. In hoeverre beschikt Defensie over het ontwerp? Het ligt in de bedoeling om bij de drie industrieën die het prototype ontworpen hebben, apart offertes te vragen uit het oogpunt van concurrentie. Is er geen bredere concurrentie mogelijk als het gaat om het in productie nemen van het ontwikkelde voertuig?

Worden in het nieuwe proces de simulatore leermiddelen ten bedrage van 19 mln. integraal meegenomen? Welke invloed hebben de nieuwe ontwikkelingen op het tempo van het project? Is reeds bekend wanneer Duitsland een beslissing zal nemen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66) vond de prototypes indrukwekkend maar vroeg zich af of de voertuigen voor de inzet bij vredesmissies niet te geavanceerd zijn. Is een verwarmde buitenspiegel nodig? Is in het veld de vereiste logistiek aanwezig om een dergelijk geavanceerd voertuig te repareren als dit nodig mocht zijn?

De D66-fractie heeft bij de begrotingsbehandeling haar zorgen geuit over de voortgang van grote projecten en de Europese samenwerking. Het project loopt vanaf 1992 en heeft nu al een vertraging van drie jaar. Het lijkt verstandig een heroverweging te maken of voortzetting van het project LVB al dan niet zinvol is. Is er een inschatting te maken hoe de samenwerking met Duitsland zich verder zal ontwikkelen? En hoe staat het met de optietermijn? Volgens de brief van 6 december zou er 15 mei 2000 duidelijkheid moeten zijn. Door het voorlopig afhaken van Duitsland is de situatie volstrekt veranderd. Hoe is de stand van zaken nu?

De nieuwe samenwerkingsvorm tussen de drie industrieën kent geen rechtspersoonlijkheid, zodat het contract nog steeds bij SP loopt. Waarom wordt hier in de brief van 6 december niet over gesproken? Overweegt de staatssecretaris, nu Duitsland voor 15 mei 2000 geen beslissing zal nemen, serieus het Duitse aandeel over te nemen? Zo ja, om welk aantal gaat het dan? Is het werkelijk nodig om reserveaantallen aan te schaffen, gezien de toch al forse financiële budgetoverschrijding van het project? Waar komt het vervangende budget binnen de Koninklijke landmacht vandaan? Welke projecten moeten er verschoven worden?

In de brief van 6 december wordt gesteld dat het bij het LVB gaat om een scherpe stuksprijs. Wordt de stuksprijs hoger als het aantal vermindert en Nederland het Duitse aantal niet overneemt? Bestaat er een mogelijkheid dat andere landen de plaats van Duitsland innemen?

De D66-fractie vraagt zich serieus af of het zinvol is om met dit project door te gaan. De staatssecretaris stelt uitdrukkelijk dat er voor het LVB geen alternatief bestaat. Hij wil afzonderlijk offertes aanvragen bij ARGE, SP en KMW. Haar fractie ziet graag dat de staatssecretaris daarnaast onderzoekt of er op de markt wellicht een minder geavanceerd alternatief bestaat dat snel leverbaar is en zich niet in een ontwikkelingsfase bevindt. Natuurlijk is het belangrijk dat er projecten ontwikkeld worden, maar levert de positie van «lead nation» niet te veel risico's op? Zij ziet het meeste in «kopen van de plank» als hiertoe een mogelijkheid bestaat en wil zich niet te veel richten op Europese samenwerking. Haar fractie zal de D-brief afwachten en vervolgens de discussie verder voeren.

De heer **Van der Knaap** (CDA) was blij met de openhartigheid die spreekt uit de brief van 19 januari, die een redelijk beeld van de nieuwe problemen geeft. Ook uit dit dossier blijkt weer hoe moeizaam projecten in Europees verband verlopen. Na acht jaar rijdt er nog steeds geen FENNEK-wagen rond. In 1994 ging het om 218 voertuigen voor 242 mln. In 1999 ging het om 202 voertuigen tegen 338 mln. Welke consequentie heeft het voor Nederland dat Duitsland zijn toezegging niet waarmaakt? Kan de staatssecretaris nog eens verduidelijken waarom ervan wordt uitgegaan dat de optietermijn afloopt op 15 mei 2000 en niet in juli 2002? Dit zou Duitsland twee jaar respijt geven. Stel dat Duitsland ten slotte helemaal niet mee zal doen met het project, kan Nederland dan de enige afnemer zijn? Zo ja, welke consequenties zal het afnemen van een lager aantal LVB's hebben voor de prijs? Vanuit de industrie rekent men erop dat het LVB-project 100 mln. meer zal gaan kosten. Van welk bedrag gaat de staatssecretaris uit?

In de brief van 19 januari schrijft de staatssecretaris dat er geen reële alternatieven zijn voor de FENNEK. Wat maakt de FENNEK zo uniek ten opzichte van vergelijkbare voertuigen? Andere landen hebben toch ook verkennings- en bewakingsvoertuigen? Wat zijn de ervaringen daarmee? Hoe hoog is de prijs? Wordt het geen tijd dat Nederland het programma van vereisten eens kritisch onder de loep neemt? Waaruit blijkt dat andere landen geïnteresseerd zouden zijn in de FENNEK? Heeft de staatssecretaris enig idee van de te verwachten meerkosten? Aan welke investeringsprojecten binnen de Koninklijke landmacht denkt de staatssecretaris als tot beschikking van de budgetten moet worden overgegaan?

Het ligt in de bedoeling om offertes aan te vragen voor drie situaties. 1. Nederland als enige opdrachtgever 2. Nederland en Duitsland als gezamenlijke opdrachtgever. 3. Nederland en Duitsland als gezamenlijke opdrachtgever, met de mogelijkheid van een aanvullende serie voor Nederland. Waarom is de tweede optie meegenomen als Duitsland voorlopig niet meedoet? Zal Nederland, als Duitsland niet meedoet, toch aanvullende eisen stellen aan het Nederlandse product? Dit is nu al het tweede grootschalige project dat door de bezuinigingen van Duitsland in de toekomst nog andere grootschalige investeringsprojecten op de tocht te staan?

Het antwoord van de regering

De **staatssecretaris** constateerde dat er ondanks de uitgebreide en openhartige manier waarop hij getracht heeft inzicht te verschaffen in de problematiek rond het LVB, bij de Kamer nog een aantal vragen en onduidelijkheden bestaan. Hij wilde allereerst nader ingaan op de situatie in Duitsland. De nieuwe Duitse regering heeft besloten tot een bezuiniging op het defensiebudget. Dit heeft ertoe geleid dat er voor nieuwe aanschaffingen twee lijsten gehanteerd worden. Op de ene lijst staan de projecten die voortgang hebben en op de andere lijst de projecten die voorlopig «geparkeerd» worden. Nu al is duidelijk dat de definitieve beslissing of Duitsland met de FENNEK door zal gaan, er voor 15 mei 2000 niet zal zijn. Dit heeft een aantal ingrijpende consequenties. In het contract over de ontwikkeling van de FENNEK is afgesproken tegen welke prijs dit voertuig geproduceerd zou gaan worden, als na ontwikkeling van het prototype daadwerkelijk tot productie zou worden besloten. Hierbij was de voorwaarde gesteld dat die prijs alleen zou gelden als het om een bestelling van Nederland en Duitsland gezamenlijk zou gaan. Nu Duitsland niet meedoet met de bestelling, zijn in feite de voorwaarden die in het contract gesteld worden van tafel. De Nederlandse regering heeft vervolgens gekeken of er varianten te bedenken zijn die het mogelijk maken het contract te handhaven en toch tegen de vastgestelde prijs te produceren. Een mogelijkheid zou zijn dat Nederland het Duitse deel overneemt om

daarmee het contract in stand te houden. Zoals in de brief van 19 januari uiteengezet wordt, blijkt dit om verschillende redenen geen haalbare kaart. Daarmee is het hele contract van de baan en is ook de discussie of de optietermijn tot 15 mei 2000 of tot juli 2002 loopt, niet relevant meer. Weliswaar zou een langere optietermijn Duitsland de tijd geven om de vereiste duidelijkheid te verschaffen, maar inmiddels is ook een tweede probleem gerezen. Een deel van de industrie heeft laten weten dat zij voor het bedrag dat is vastgesteld in het contract niet kan produceren. Defensie heeft vervolgens nagegaan of het zin had een proces aan te spannen tegen de industrie vanuit de gedachte dat «een contract een contract» is. Met het voeren van een proces zal echter geruime tijd gemoeid zijn, terwijl er niet geproduceerd wordt. Los van alle kosten en onzekerheden over de uitkomst van het proces, levert dit ook geen LVB op. Defensie is daarom tot de conclusie gekomen dat het beter is van procederen af te zien. Hierbij speelt ook een rol dat er geen duidelijkheid bestaat over de ingangsdatum van de optietermijn van drie jaar. De industrie gaat ervan uit dat deze is ingegaan op 15 mei 1997, de datum van overdracht van het vierde en laatste contractueel geleverde prototype. De Nederlandse en Duitse regering zijn van mening dat de ingangsdatum juli 1999 is, de datum van levering van het aangepast prototype. Verlenging van de optietermijn is echter niet expliciet vastgelegd.

Ook de vertraging in de productie die zou gaan optreden als gevolg van het voeren van een proces, is tamelijk ingrijpend. De Koninklijke landmacht heeft dringend behoefte aan een vervangend voertuig. Momenteel worden de M113 C&V, de Landrover 7,5 kN, de YPR-765 en Mercedes Benz ingezet, maar geen van deze voertuigen voldoet aan de eisen die aan een LVB gesteld mogen worden. Er wordt dus in feite gewerkt met voertuigen die niet aan de operationele eisen voldoen, zodat het noodzakelijk is dat er zo spoedig mogelijk een vervangend voertuig komt. Het ontwikkelde LVB is zo'n voertuig. Het is een verkennings- en bewakingsvoertuig dat over grote afstand multi-inzetbaar is. De aan het LVB gestelde eisen zijn zeer hoog omdat de veiligheid van de mensen die in het voertuig werken, gewaarborgd moet zijn. NBC-bescherming en bepantsering zijn specifiek bedoeld voor de veiligheid van het personeel. Daarnaast worden er een aantal operationele eisen gesteld, zoals mobiliteit, actieradius en waarnemingsmogelijkheden. Het LVB is dus niet alleen te gebruiken bij een groot conflict, maar ook bij vredesoperaties en vredeshandhaving. Het VN-voertuig waaraan werd gerefereerd, voldoet in dergelijke situaties niet omdat dit een transportvoertuig voor personeel is. Daarom wordt in de brief gesproken over de mogelijkheid om het LVB voor vredesoperaties additioneel in te zetten en het voertuig aan te passen aan de waarnemingsstaak. Het LVB is zeer geschikt voor waarneming overdag en 's nachts. Dit moet veilig, beschermd en bedekt kunnen gebeuren, waarvoor een laag profiel nodig is. De FENNEK voldoet aan al deze eisen. In zeer koude gebieden kan een verwarmde buitenspiegel van groot nut zijn. Het LVB is zowel een verkenningsvoertuig als een bewakingsvoertuig. Beide zijn in vredessituaties nodig.

Gezien de vereiste bescherming van de mensen en de operationele eisen gesteld aan het voertuig, is het onmogelijk om in te leveren op het programma van eisen. In de discussie met de Kamer is al eerder aangegeven dat er geen alternatieven voor dit voertuig zijn. Er is opnieuw een quick scan gemaakt van eventuele andere mogelijkheden op de markt. Uit het gemaakte overzichtje blijkt dat er geen enkel vervangend voertuig bestaat dat voldoet aan het gestelde eisenpakket van mobiliteit, actieradius, directe en indirecte bescherming, NBC-bescherming, waarnemingsfaciliteiten en waarnemingskwaliteiten naast snelheid. Dit heeft tot de conclusie geleid dat de ontwikkeling van het LVB moet doorgaan. Op dit moment wordt het nieuwe prototype van het LVB getest. In maart zullen deze testen zijn afgerond. Zoals het er nu naar uitziet, bestaat er dan dus een voertuig dat voldoet aan alle gestelde eisen. De opmerking dat

Defensie, als zij geen concessies wil doen aan het programma van eisen, in zekere zin de gevangene is van de industrie die het voertuig gaat produceren, bevat een kern van waarheid. Hierbij dient echter rekening te worden gehouden met het feit dat de industrie heeft laten weten dat zij tegen de prijs, zoals deze wordt gehanteerd in het contract, niet meer kan produceren.

Er bestaat nu dus een prototype van een LVB waarvan de ontwikkelingsgegevens eigendom zijn van de betreffende industrie. Er is echter geen mogelijkheid om het prototype in productie te nemen tegen de in het contract vastgestelde prijs. De industrie stelt tegen deze prijs niet te kunnen produceren, terwijl het niet mogelijk is de industrie aan het contract te houden, omdat Duitsland voorlopig niet meer meedoet. De Nederlandse regering wil nu trachten alle opties voorzover mogelijk open te houden en zo snel mogelijk een LVB te laten produceren volgens het laatst ontwikkelde prototype, waarbij zij dus ook de mogelijkheid open wil houden dat Duitsland in de toekomst toch mee zal doen. De Kamer heeft indertijd naar aanleiding van de in de A- en B-brief vermelde relevante eisen, bewust de keuze gemaakt voor dit voertuig, uitgaande van de algemene verdedigingstaak en de bijdrage aan vredesoperaties. Een maximale veiligheid van mensen en het minimaal lopen van risico tijdens vredesoperaties is van belang naast het effectief en veilig opereren. Vanuit die optiek zijn er bepaalde eisen gesteld aan het LVB. Aangezien wachten op duidelijkheid uit Duitsland te lang gaat duren, zal de Nederlandse regering zelf offertes gaan vragen aan de industrie. Daarbij wordt rekening gehouden met het feit dat Duitsland in het kader van de procedures die daar afgesproken zijn, alsnog zal meedoen zodra het de ruimte voor het doen van een bestelling heeft. Er is geen enkele aanleiding te veronderstellen dat Duitsland zal afhaken. Er zal medio februari een overleg plaatsvinden met de Duitse collega over deze kwestie.

In verband met de situatie in Duitsland zullen aan de industrie offertes worden gevraagd voor de volgende drie situaties:

- Nederland als enige opdrachtgever;
- Nederland als opdrachtgever, met de afspraak dat de prijs lager zal worden als Duitsland later mee gaat doen;
- Nederland en Duitsland gezamenlijk met de mogelijkheid van een latere additionele tranche voor Nederland.

Dat het nieuwe scenario meer zal gaan kosten moge duidelijk zijn, gezien de opmerking van SP dat zij voor de oude prijs haar deel niet kan produceren. Een voordeel van de nieuw ontstane situatie is echter dat alle varianten die tot nu toe besproken zijn, in een keer van tafel zijn. Bij de nieuwe offerte gaat het om 202 LVB's volgens de aangepaste eisen uit de brief van 6 december. Ook de optie om de industrie samen met Duitsland aan de afspraken van het contract te houden, is hiermee afgeschreven. Duitsland zal voor 15 mei de optie niet in een bestelling kunnen omzetten, terwijl het contract uitdrukkelijk stelt dat het een gezamenlijke order van Nederland en Duitsland moet zijn. Maar ook als Nederland en Duitsland wel gezamenlijk de bestelling hadden gedaan, zou een deel van de industrie geweigerd hebben de bestelling uit te voeren tegen de bij contract vastgestelde prijs.

De Nederlandse regering zal vanuit het oogpunt van concurrentie apart offerte aanvragen bij ARGE, SP en KMW, de drie bedrijven die bezig zijn geweest met de ontwikkeling van het prototype van het LVB. Zoals gezegd, heeft verkenning op de markt geen enkele industrie opgeleverd die in staat zou zijn een dergelijk voertuig te produceren.

De inschatting is dat er met het vragen en beoordelen van de nieuwe offertes een vertraging van ongeveer een jaar ontstaat, maar de hoop bestaat dat er tegen die tijd ook meer duidelijkheid is over de Duitse positie. De vergelijking met het NH90-project waaraan werd gerefereerd, is geen goed voorbeeld. Nederland wil vasthouden aan dit project zolang het voldoet aan de door Nederland oorspronkelijk geformuleerde finan-

ciële en operationele eisen. Overigens is er ook bij het NH90-project wel degelijk sprake van een prototype.

Wanneer de offertes op tafel liggen, zal een zeer belangrijke vraag natuurlijk zijn in hoeverre de prijs nog in verhouding staat tot het te leveren product. De Kamer zal vervolgens aan de hand van de D-brief een besluit moeten beoordelen. Deze gang van zaken brengt inderdaad een nadeel mee. Mocht de uiteindelijke beslissing negatief uitvallen en het LVB-project worden afgeblazen, dan zal vervolgens alsnog gekeken moeten worden naar eventuele alternatieven «op de plank», die er zoals gezegd niet zijn. Het probleem zit hem dus niet in het product LVB als zodanig, maar in de prijs die ten gevolge van de ontstane situatie hoger zal worden dan het bedrag waarmee de Kamer indertijd bij het maken van de keuzes heeft ingestemd. Er is gevraagd of het niet mogelijk is in te leveren op het aantal van 202 voertuigen, door te starten met een eerste tranche voertuigen die direct nodig is en op die manier misschien binnen het vastgestelde bedrag te blijven. Zoals in antwoord op de schriftelijke vragen al uiteengezet is, dient ook rekening te worden gehouden met een aantal reservevoertuigen naast het direct benodigde aantal, zodat op het totale aantal wellicht zo'n tien voertuigen bespaard kunnen worden. Inleveren op het programma van eisen of de aantallen is wat hem betreft niet aan de orde. Dit betekent wel dat er binnen de begroting van Defensie in de tijd gekeken moet worden waar het extra benodigde bedrag gevonden kan worden. Eerst dient te worden afgewacht op welk bedrag de offerte van de industrie uitkomt. Vervolgens wordt het een kwestie van accommoderen binnen de ruimte die in de komende jaren zal ontstaan in de begroting van de Koninklijke landmacht. Een herschikking van het budget aan de hand van mee- en tegenvallers moet mogelijk zijn.

Er is verder gevraagd wat er in de toekomst te verwachten valt van de Europese projecten. Het nadeel van Europese projecten is dat er meerdere landen en industrieën bij betrokken zijn. Dit kan vanwege autonome redenen van bepaalde landen of industrieën tot een situatie leiden, zoals deze hier nu aan de orde is. De projecten NH90, GTK en LVB zijn allemaal anders gelopen dan het zich oorspronkelijk liet aanzien. Naast politieke en financiële ontwikkelingen in de verschillende landen, speelt ook een rol dat bepaalde ontwikkelingen in de praktijk vaak erg lang duren. Ze worden daardoor soms ingehaald door zelfstandige industriële ontwikkelingen, die een «van de plankproduct» aantrekkelijk maken. Indien hiertoe aanleiding bestaat, zal hij de Kamer van de ontwikkelingen op het gebied van de Europese projecten op de hoogte houden.

Nadere gedachtewisseling

Mevrouw **Albayrak** (PvdA) stelde de verduidelijkende toelichting van de staatssecretaris op prijs, al verandert dit niets aan de geschetste situatie. De PvdA-fractie heeft zich indertijd met de Kamer gecommitteerd aan het project. De Koninklijke landmacht heeft dringend behoefte aan een nieuw verkenningsvoertuig en het LVB past uitstekend binnen de ambities voor de toekomstige inzet van de krijgsmacht, zoals aangegeven in de Defensienota en de nota van de Partij van de Arbeid. Duidelijk is wel dat het LVB uiteindelijk veel meer geld zal gaan kosten dan aanvankelijk gedacht. Haar fractie wil daarom de D-brief afwachten alvorens haar standpunt te bepalen over de voortzetting van het project. Gezien de dringende behoefte van de Koninklijke landmacht aan dit voertuig, drong zij bij de staatssecretaris aan op voortvarendheid en kostenbeperking.

De heer **Van den Doel** (VVD) vond het volstrekt helder dat er geen verplichtingen zullen worden aangegaan voordat de bespreking van de D-brief in de Kamer heeft plaatsgevonden. Ook hij zag graag dat er spoed betracht wordt, gezien de reeds opgetreden vertraging en de noodzaak van dit voertuig voor de Koninklijke landmacht. Zijn fractie acht het van

primair belang dat het aan te schaffen voertuig voldoet aan de technisch-operationele eisen, zeker gezien het feit dat de Koninklijke landmacht met dit voertuig weer zo'n 30 jaar vooruit moet kunnen. Zijn fractie zal de D-brief beoordelen op de prijs-kwaliteitverhouding. Hij zou het op prijs stellen als de staatssecretaris de Kamer informeert als hij voor het verschijnen van de D-brief over relevante aanvullende informatie beschikt op het gebied van extra kosten, vertraging of de Duitse situatie. Zijn fractie heeft zich geëngagementeerd aan dit project en is van mening dat er zo snel mogelijk een voertuig moet komen. Maar de VVD-fractie wil niet voor voldongen feiten worden geplaatst.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks) bleef het LVB als eerste keus beschouwen, maar achtte de mogelijkheid niet uitgesloten dat de Kamer vanwege de financiële consequenties gedwongen wordt de meest wenselijke situatie af te schieten. Hij pleitte opnieuw voor het uitwerken van een optie waarbij vooralsnog ingezet wordt op de directe operationele behoefte met een reserve voor onvoorziene ontwikkelingen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66) wilde de D-brief afwachten alvorens een finaal oordeel te geven. Zij bleef van mening dat de staatssecretaris door geen millimeter te willen inleveren op het eisenpakket en het aantal voertuigen, een vrijbrief aan de industrie geeft. Hoewel haar fractie de Koninklijke landmacht graag dit voertuig gunt, achtte zij het niet uitgesloten dat de kosten straks de pan uitrijzen. In dat geval moet de Kamer de mogelijkheid hebben om «nee» te zeggen. Zij hoopte dat de staatssecretaris de onderhandelingen goed zou voeren, maar was bang dat er een patstelling zou ontstaan als de onderhandelingen negatief uitvallen en een alternatief niet voorhanden is.

De heer **Van der Knaap** (CDA) vroeg opnieuw naar de belangstelling die andere landen voor het LVB hebben. Hij kon begrip opbrengen voor het feit dat de staatssecretaris geen concessies wil doen aan het programma van vereisten, maar ging ervan uit dat andere landen ook strenge veiligheidsnormen hanteren voor soortgelijke voertuigen. De mogelijkheid bestaat dat straks een prijs betaald moet worden die niet in verhouding staat tot het te leveren product. Hij bleef het daarom belangrijk vinden dat serieus gekeken wordt naar alternatieven. Hij riep de staatssecretaris op om openhartig op dit dossier te blijven communiceren.

De **staatssecretaris** wilde niets liever dan openhartig communiceren met de Kamer over dit dossier. Hij was blij dat de Kamer het erover eens is dat het project inspeelt op de dringende behoefte die de Koninklijke landmacht heeft aan een voertuig als het LVB. Hij kon zich vinden in het voorstel van de Kamer om de offerteronde af te wachten en na ontvangst van de D-brief verder te praten. Hij kon begrip opbrengen voor de terughoudendheid van D66, al was hij het er niet mee eens dat er een vrijbrief aan de industrie wordt gegeven. Het is de normale gang van zaken dat een doorrekening en verificatie van de offertes door een accountant plaatsvindt. Hij bleef vasthouden aan het programma van eisen, zoals dat indertijd ook door de Kamer geaccordeerd is.

Een aantal andere landen zoals Spanje, Noorwegen en Denemarken zal in de toekomst behoefte hebben aan een FENNEK-achtig voertuig. Deze landen zullen zeker geïnteresseerd zijn als het voertuig eenmaal operationeel is. Het kostenaspect zal daarbij echter ook een rol spelen. Het leek hem niet verstandig hiervan een overdreven beeld te creëren.

De voorzitter van de commissie,
Valk

De wnd. griffier van de commissie,
Jonker