

Vergaderjaar 2011–2012

26 396

Vervanging pantservoertuigen M577 en YPR

Nr. 95

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 2 juli 2012

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Defensie over de brief van 31 mei 2012 inzake het project Defensiebrede Vervanging Operationele Wielvoertuigen (Kamerstuk 26 396, nr. 92).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 29 juni 2012. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Beek

De griffier van de commissie,
Roovers

1

Gesteld wordt dat het aantal van 1 667 voertuigen 7,5 kN de meest voordelige keuze is. Is hiermee dit aantal definitief vastgesteld?

Neen, het aantal voertuigen kan nog wijzigen als de prijsinformatie van de potentiële leveranciers daartoe aanleiding geeft. De aanbesteding van het voertuig 7,5 kN voorziet in de daartoe benodigde flexibiliteit door een bestelling te doen voor een eerste aantal voertuigen met een optie op aanvullende leveringen. Uiterlijk in de D-fase staan de definitieve aantallen vast. In volgende DMP-brieven zal ik u hierover informeren.

2

Is bij het project ook sprake van een taakstellend budget indien er operationeel onvoldoende voertuigen kunnen worden aangeschaft?

Ja. Het budget stelt beperkingen aan de mogelijkheden de behoefte te vervullen. Gedurende het project kan nieuwe prijsinformatie beschikbaar komen op grond waarvan – binnen het budget – de behoefte wordt gewijzigd.

3

Hoe staat het met de voorbereiding van de instandhouding van de 7.5 kN voertuigen? Komt de instandhouding in aanmerking voor uitbesteding?

De Europese aanbesteding is in voorbereiding. Deze week wordt de behoefte gepubliceerd. De levering van de voertuigen alsmede de uitbesteding van de instandhouding gedurende de levensduur zullen als één pakket worden aanbesteed.

4 en 14

Worden alle categorieën voertuigen militair aanbesteed? Heeft u de mogelijkheden voor (gedeeltelijke) civiele aanbesteding onderzocht? Waarom wordt de verwervingsstrategie pas in de C-fase vastgesteld?

Pas in de C-fase ontstaat voldoende duidelijkheid over wat de markt kan leveren en over ontwikkelingen in de Europese aanbestedingswetgeving. Daarna kan de verwervingsstrategie worden vastgesteld.

5

Kan de Kamer er van uitgaan dat de cabines van de beschermde voertuigen, die bestemd zijn voor expeditionair optreden onder dreigingsomstandigheden, tenminste hetzelfde beschermingsniveau hebben als gebruikelijk is voor voertuigen in landen (zoals Duitsland) waarmee Nederland operationeel samenwerkt en zoals reeds aanwezig is in de Bushmaster, en zoals voorzien in het Nederlandse Boxer-programma?

De vrachtauto's krijgen een modulaire bescherming die Defensie kan aanpassen aan de dreiging. De modules bieden een bescherming die gebruikelijk is voor operationele vrachtauto's. Andere landen, waaronder Duitsland, kiezen voor een vaste bepantsering met een hoger beschermingsniveau. Dat zorgt echter tevens voor hogere instandhoudingskosten terwijl de bepantsering lang niet altijd nodig is. Voor modulaire bescherming komen voortdurend nieuwe producten op de markt. Daarom zal in de studiefase (C-fase) de markt verder worden verkend.

De Bushmaster en de Boxer bieden meer bescherming dan de vrachtauto's, ook dan die van Duitsland. Het maakt deze voertuigen geschikt voor de inzet in operaties in het hoogste deel van het geweldspectrum. Voor de uitvoering van missies beschikt Nederland over een mix van

voertuigen, waarbij de keuze van de voertuigen afhankelijk is van de dreiging.

6

Het project heeft naast een groot operationeel belang een zeer grote financiële omvang en een potentiële economische impuls voor ons bedrijfsleven. Op welke wijze worden met name die economische belangen meegewogen in de volgende fasen van het project? Welke potentiële werkgelegenheid is daarmee gemoeid?

Met de belangen van het Nederlandse bedrijfsleven wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden, zolang dit doelmatig is. Daartoe voert Defensie onder meer overleg met de Stichting Nederlandse Industrie voor Defensie en Veiligheid (NIDV) en met het ministerie van Economische zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I). Indien de aanbestedingsprocedure het toelaat, kunnen er compensatieopdrachten voor het Nederlandse bedrijfsleven uit voortvloeien. Verder zal het bedrijfsleven de instandhouding van de voertuigen voor een groot deel gaan uitvoeren. Hierover worden met de fabrikant afspraken gemaakt. De hoeveelheid uit te besteden onderhoudswerk is afhankelijk van de uitwerking van de samenwerkingsvorm. Dat gebeurt voor de 12, 50 en 100kN voertuigen in de C-fase. Dan wordt ook meer duidelijk over de potentiële werkgelegenheid voor het Nederlandse bedrijfsleven. Zie ook het antwoord op vraag 17.

7

Is er nog sprake van de intentie tot familievorming tussen de verschillende categorieën voertuigen? Zo niet, op welke wijze kunnen de exploitatiekosten dan worden beheerst?

De intentie tot familievorming blijft aanwezig vanwege de exploitatievoordelen die deze kan opleveren. In de B-fase is echter gebleken dat een te ver doorgevoerde familievorming zorgt voor minder concurrentie en daarmee voor een hogere prijs. Defensie kiest in beginsel voor het product dat de vereiste prestaties levert bij de laagste levensduurkosten.

8

Is bij het project sprake van kwalitatieve of kwantitatieve aanpassingen om binnen het budget te blijven? Zo ja welke?

Om budgettaire redenen is het aantal te verwerven voertuigen van alle categorieën samen ten opzichte van de A-fase met ongeveer 25 procent verminderd. Van de 7,5 kN voertuigen zijn eisen betreffende de terreinmobiliteit, de soorten te gebruiken brandstof en het aantal passagiers aangepast om de aanschaf van civiele voertuigen in concurrentie mogelijk te maken. Als dit niet was gebeurd, waren de kosten aanzienlijk hoger uitgevallen. De Kamer is hierover geïnformeerd met de brieven van 23 september en 3 november 2011 (Kamerstukken 26 396, nrs. 88 en 89). Verder hebben budgettaire overwegingen niet geleid tot een aanpassing van de eisen.

9

Kan bij opleiding en training niet meer gebruik worden gemaakt van simulatie om het risico van onvoldoende voertuigen te beperken?

Nee. Meer gebruik van simulatie voor deze typen voertuigen resulteert niet in een grotere doelmatigheid, doeltreffendheid of beschikbaarheid.

10

Kan nadere informatie worden gegeven over de 2 929 ladingdragers en containers? Welke eisen worden hieraan gesteld? Is sprake van «commercial off the shelf», «military off the shelf» of van aangepaste middelen? Zijn er voldoende mogelijkheden binnen het Nederlandse bedrijfsleven om hieraan een bijdrage te leveren?

De ladingdragers voldoen zoveel mogelijk aan de gangbare civiele en militaire standaarden. Dat vergroot de keuzemogelijkheden. Er zijn verscheidene Nederlandse bedrijven die dergelijke producten kunnen leveren.

11, 12 en 13

Wanneer er geschikte leverbare voertuigen zijn en geschikt te maken voertuigen, waarom is de keuze dan niet direct voor de geschikte leverbare voertuigen? Maken aanvullende eisen om een voertuig geschikt te maken niet per definitie het voertuig duurder in de aanschaf? Aanpassingen aan voertuigen zullen altijd leiden tot hogere kosten. Welke bovengrens hanteert Defensie? Betreft het hier aanpassingen van een civiele uitvoering van het voertuig die het voertuig geschikt maken voor militair gebruik of om aanpassingen aan voertuigen om te kunnen voldoen aan specifiek gestelde eisen door Defensie?

De voertuigen worden niet speciaal ontwikkeld voor Defensie. Ze worden civiel of militair van de plank gekocht. Ook voor de civiele markt assembleren de leveranciers, al naar gelang de behoefte van de afnemer, het eindproduct uit componenten die al langer op de markt zijn en die hun waarde hebben bewezen. De integratie van specifiek Nederlandse defensieapparatuur – zoals nationale communicatiemiddelen – vergt in enkele gevallen een beperkte aanpassing. De kosten daarvan zijn gering in verhouding tot de totale aanschaf.

15 en 16

Welke onoverkomelijke verschillen waren er waardoor internationale samenwerking niet mogelijk bleek? Kunt u in tabelvorm een overzicht geven van de verschillen in concept, technische eisen, tijdsplanning en financiering? In hoeverre wijken de Nederlandse eisen af van die van de internationale partners?

Verscheidene partners in de Navo en de EU bereiden een vervanging van operationele wielvoertuigen voor. Duitsland is hiermee verder gevorderd dan Nederland en heeft bij het lichte voertuig een voorkeur voor een variant die groter en zwaarder is dan wat Nederland nodig heeft. Voor de zware voertuigen heeft Duitsland inmiddels contracten getekend voor vrachtauto's met een vaste bepantsering. De looptijd van deze aanschaf alsmede de verwachte hoge stuksprijs van deze voertuigen staan samenwerking met Nederland in de weg.

Zweden en Noorwegen werken samen aan een soortgelijk programma als dat van Nederland voor de vrachtauto's van 12 kN en zwaarder. Het programma is verder gevorderd dan het Nederlandse en bevindt zich thans in een beproevingsfase waaraan vier kandidaten meedoen. Het Verenigd Koninkrijk en België lopen eveneens vóór op Nederland en zijn inmiddels nagenoeg gereed met hun programma's. In de C-fase blijft Defensie projecten van de genoemde en andere landen volgen om te bezien of samenwerking alsnog mogelijk is. Defensie onderhoudt daartoe regelmatig contacten met andere landen.

17, 18 en 19

De uitkomst van de sourcingstoets 12kN en 50/100 kN mondt uit in een aanmerkelijk goedkoper scenario «samenwerken». Wordt in de C-fase ook de inschakeling van het Nederlandse bedrijfsleven integraal meegenomen bij aanbiedende buitenlandse fabrikanten?

Zullen er afdwingbare afspraken worden gemaakt met de uiteindelijke leveranciers over de inschakeling van de Nederlandse industrie?

Verdienen leveranciers die zullen «toezeggen» in plaats van zullen «trachten» de Nederlandse industrie in te schakelen de voorkeur?

Zodra de aanbestedingsprocedure vaststaat, zal meer duidelijkheid ontstaan over de rol van het Nederlandse bedrijfsleven. Voor de instandhouding van de voertuigen zal Defensie eisen dat de werkzaamheden in de nabijheid van de gebruiker worden uitgevoerd. Dat maakt een impuls voor de Nederlandse werkgelegenheid waarschijnlijk.