

Vergaderjaar 2011–2012

26 396

Vervanging pantservoertuigen M577 en YPR

Nr. 92

BRIEF VAN DE MINISTER VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 mei 2012

INLEIDING

Het project Defensiebrede Vervanging Operationele Wielvoertuigen (DVOW) behelst de vervanging van meer dan 8 000 lichte, middelzware en zware wielvoertuigen en containers. In augustus 2008 (Kamerstuk 26 396, nr. 72) heb ik u geïnformeerd over de behoeftestellingsfase (A-fase) van dit project. Sindsdien is het project enkele malen herzien vanwege onder andere wijzigingen in het budget en de reorganisaties bij Defensie die zijn beschreven in de beleidsbrief *Defensie na de kredietcrisis* van 8 april 2011 (Kamerstuk 32 733, nr. 1).

In 2011 is besloten het project te splitsen in deelprojecten. De verwerving van de lichtste categorie voertuigen met een laadvermogen van 7,5 kN voor de uitvoering van nationale taken en de reguliere vredesbedrijfsvoering, is versneld. Met de brief van 23 september 2011 (Kamerstuk 26 396, nr. 88) heb ik u geïnformeerd over de voorstudiefase (B-fase) van dit deelproject en over de mandatering van de verwerving van 1 250 van deze voertuigen.

Hierbij informeer ik u over de B-fase van de overige voertuigcategorieën. Tevens informeer ik u over een aanpassing van het aantal te verwerven voertuigen 7,5 kN op grond van herziene inzichten over het project DVOW.

BEHOEFTE

Kwalitatieve behoefte

De behoefte aan operationele wielvoertuigen hangt samen met de operationele en ondersteunende taken van de krijgsmacht in binnen- en buitenland. Het betreft enerzijds voertuigen die beschermd zijn tegen een dreiging en geschikt zijn voor expeditionair optreden, en anderzijds nagenoeg civiele voertuigen die worden ingezet in gebieden zonder dreiging. Het project DVOW omvat niet alleen de voertuigen maar ook,

indien van toepassing, de bijbehorende ballistische bescherming en wapenstations. Daarnaast is de verwerving van ladingdragers (laadbakken en containers) en containerhefmiddelen aan de orde.

Het huidige, brede assortiment wielvoertuigen van de defensieonderdelen wordt vervangen door een beperkter scala. Behalve het lichte, nagenoeg civiele voertuig 7,5 kN gaat het om een licht operationeel voertuig 12 kN in de varianten *hardtop*, *softtop* en *pick-up*, een middelzware operationele vrachtauto 50 kN en een zware vrachtauto 100 kN. Bij de zware vrachtauto bestaat behoefte aan zowel een operationele als een civiele uitvoering. De middelzware en zware vrachtauto's worden uitgevoerd als dragend voertuig voor laadbakken en containers. De voertuigen zullen van de plank in concurrentie worden gekocht. Er zijn verschillende potentiële leveranciers.

Kwantitatieve behoefte

In 2010 is op budgettaire gronden besloten tot een verlaging van de aantallen voertuigen. Daarna hebben de maatregelen in de beleidsbrief *Defensie na de kredietcrisis* opnieuw geleid tot wijzigingen omdat eenheden zijn gereorganiseerd of opgeheven. Ten slotte hebben ook nieuwe inzichten in de *pooling* van voertuigen, waarbij defensieonderdelen gebruik maken van hetzelfde voertuigenbestand, geleid tot aanpassingen.

Deze ontwikkelingen hebben echter niet geresulteerd in een operationele behoefte aan voertuigen die past binnen het projectbudget. Voor de B-fase is daarom een voorlopige behoefte vastgesteld die wel binnen het budget past. Na ontvangst van nieuwe prijsinformatie zal het project opnieuw worden bezien waarbij het budget taakstellend blijft.

De onvolledige vervulling van de operationele behoefte heeft ook nadelen. Het bestand aan voertuigen wordt krap en de voertuigen zullen intensiever worden gebruikt. Dat gaat ten koste van de levensduur en zorgt voor hogere exploitatiekosten per voertuig. Ook bestaat het risico dat onvoldoende voertuigen beschikbaar zijn voor de opleidings- en trainingsprogramma's van de operationele eenheden indien de krijgsmacht op meerdere plaatsen gelijktijdig actief is.

De onderstaande tabel toont de behoefte in de A-fase zoals geformuleerd in 2008 en de voorlopige behoefte zoals vastgesteld in de B-fase.

Product	Behoefte A-fase	Behoefte B-fase
7,5 kN ¹	922	1 667
12 kN	2 498	1 557
50/100 kN ²	3 598	2 040
Ladingdrager/module	3 617	2 929
Beschermingspakket ³	620 (+400)	620 (+400)
Voertuigwapenstation	120	120
Affuit	630	575
Containerhefmiddel	20	31

¹ In de A-fase was sprake van 880 voertuigen 6 kN en 42 busjes voor personenvervoer.

² In de A-fase was nog sprake van een vrachtauto 30 kN in plaats van 50 kN.

³ 620 beschermingspakketten onmiddellijk te leveren en 400 stuks te leveren op afroep binnen 60 dagen.

Wijziging aantal voertuigen 7,5 kN

In de brief van 23 september 2011 heb ik uiteengezet dat Defensie 1 250 voertuigen 7,5 kN zou aanschaffen, maar dat dit aantal nog zou kunnen toenemen – tot maximaal 2 500 stuks – indien zou blijken dat de aanschaf van meer van deze lichte voertuigen en minder van de zwaardere vrachtauto's uiteindelijk geld zou besparen. Inmiddels is vastgesteld dat de aanschaf van 1 667 voertuigen 7,5 kN de meest voordelige keuze is.

Het lichte voertuig 12 kN is zowel in aanschaf als in exploitatie vier tot vijf maal duurder dan het voertuig 7,5 kN. Bij de vaststelling van de nieuwe behoefte is daarom gestreefd naar zo veel mogelijk voertuigen 7,5 kN en zo min mogelijk voertuigen 12 kN. De behoefte aan voertuigen 12 kN voor expeditionaire taken heeft daarbij niet ter discussie gestaan. Behalve voor expeditionaire taken zijn lichte voertuigen ook nodig voor overige taken en voor opleiding en training. Voor de overige taken waren al uitsluitend voertuigen 7,5 kN voorzien. Voor opleidings- en trainingstaken was een combinatie voorzien van voertuigen 7,5 kN en 12 kN. Bij de vaststelling van de voorlopige behoefte is deze combinatie aangepast.

Voor de functieopleiding en training van personeel voor de voertuigen 12 kN zal in de toekomst meer worden gebruikgemaakt van voertuigen 7,5 kN. Het is echter niet mogelijk hiervoor uitsluitend voertuigen 7,5 kN in te zetten omdat de twee voertuigtypen grote verschillen vertonen. Zo beschikt alleen de 12 kN over tactische waarnemingsmiddelen en voertuigbewapening en wijkt het rijgedrag van de gepantserde 12 kN sterk af van dat van de ongepantserde 7,5 kN.

RESULTATEN VAN DE MARKTVERKENNING

De voertuigeisen, zoals geformuleerd in de A-fase, zijn vertaald in een concept Programma van Eisen (PVE). Met dit concept-PVE is bij de marktverkenning gebleken dat er voldoende fabrikanten zijn die geschikte voertuigen kunnen leveren of van wie de voertuigen geschikt kunnen worden gemaakt. In de studiefase (C-fase) zal dit nog verder worden bezien. Indien de aanpassingen aan de voertuigen zouden leiden tot hoge kosten, kan worden bezien of het mogelijk is de eisen aan te passen. Dit is bij de voertuigen 7,5 kN ook gebeurd. Op grond van de marktverkenning is de in de A-fase voorziene voertuigenserie van 6, 12, 30 en 100 kN inmiddels vervangen door de serie 7,5, 12, 50 en 100 kN. Daarmee wordt de vervoersbehoefte doelmatiger vervuld.

FINANCIËN

Het investeringsbudget van het gehele project DVOW bedraagt meer dan € 250 miljoen. De bijgaande commercieel-vertrouwelijke brief¹ bevat hierover gedetailleerde informatie. Tevens bevat de brief financiële informatie over twee sourcingscenario's voor de instandhouding. De paragraaf «sourcing» gaat hier nader op in. Recente aanpassingen van de investeringsreeksen resulteren in een verlenging van de afleverperiode met twee jaar.

RISICO'S

De risico's van dit project betreffen een langere looptijd en daarmee samenhangende hogere kosten. Daarnaast moet bij een langere duur van het project de huidige vloot langer in stand worden gehouden en worden besparingen in de exploitatie later bereikt.

¹ Ter vertrouwelijke inzage gelegd, **alleen voor de leden**, bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

De technische risico's van het project zijn beperkt. De voertuigen worden van de plank gekocht. De op de markt beschikbare wielvoertuigen zijn uitontwikkelde systemen en er is veel keuze. In nagenoeg alle gevallen worden wielvoertuigen samengesteld uit componenten die al langer op de markt zijn en die hun deugdelijkheid hebben bewezen. Leveranciers hebben hun ontwerp- en productiemethoden hierop afgestemd. De specifiek militaire eisen van Defensie kunnen aanpassingen noodzakelijk maken. Deze afwijkingen van de marktconforme producten veroorzaken risico's die kunnen worden beperkt door de voertuigen te testen voordat de serieconfiguratie wordt vastgesteld.

PLANNING

Het project heeft meer tijd gekost dan in september 2011 was voorzien. De planning is daarom gewijzigd. Naar verwachting wordt de studiefase (C-fase) van alle deelprojecten (behalve het voertuig 7,5 kN) in de eerste helft van 2013 voltooid. De instroom van het voertuig 12 kN, de containerhefmiddelen en het voertuigwapenstation is voorzien vanaf 2015. De instroom van de middelzware en zware vrachtauto's en de bijbehorende ladingdragers is voorzien vanaf 2016.

Ook de planning voor het voertuig 7,5 kN is gewijzigd. De EU-publicatie en een *Request for Quotation* (RFQ) waren voorzien voor 2011 maar verschuiven naar respectievelijk de eerste helft en de tweede helft van 2012. Indien een overeenkomst in de eerste helft van 2013 wordt gesloten, kan de serielevering eind 2013 beginnen.

OVERIGE ASPECTEN

Internationale samenwerking

In de A-fase is al gebleken dat samenwerking met Duitsland en het Verenigd Koninkrijk niet mogelijk is. In de B-fase is verder gezocht naar samenwerkingsmogelijkheden waarbij andere landen zijn benaderd en de database van het *European Defence Agency* (EDA) is geraadpleegd. De wensen van de landen ten aanzien van concept, technische eisen, tijdsplanning en financiering wijken echter teveel af van die van Nederland. De inspanningen om tot internationale samenwerking te komen hebben geen resultaat gehad.

Sourcing

Defensie heeft voor de instandhouding van de voertuigen 12 kN en 50/100 kN een sourcingtoets uitgevoerd die zich richtte op het onderhoud en de logistieke ondersteuning. Deze diensten zijn gezien aan de hand van twee scenario's: «zelf doen» en «samenwerken». Het scenario «uitbesteden» is buiten beschouwing gelaten omdat Defensie voor expeditionair optreden moet kunnen beschikken over operationele capaciteit in de vorm van militaire monteurs. Van de twee resterende scenario's bleek het scenario «samenwerken» aanmerkelijk goedkoper dan het scenario «zelf doen», terwijl beide opties voldoen aan de eisen van Defensie ten aanzien van de inzetbaarheid en het voortzettingsvermogen. In de C-fase zal de samenwerking verder worden uitgewerkt. De commercieel vertrouwelijke brief die met deze brief wordt aangeboden, bevat nadere informatie over de financiële achtergronden van de scenario's.

Bij het voertuig 7.5 kN is inmiddels gekozen voor de uitbesteding van de instandhouding. De Kamer is daarover geïnformeerd in de brief «sourcing bij Defensie» (Kamerstuk 31 125 nr. 10 d.d. 3 mei jl.).

Verwervingsstrategie

De verwervingsstrategie wordt in de C-fase uitgewerkt. Het uitgangspunt is per voertuigtype de investering en de exploitatie als één pakket aan te besteden.

Nederlandse industrie

Gedurende de B-fase is overleg gevoerd met de Stichting Nederlandse Industrie voor Defensie en Veiligheid (NIDV) en met het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) over de rol van de Nederlandse industrie. Uit contacten met verschillende internationale leveranciers valt op te maken dat zij zullen trachten Nederlandse bedrijven in te schakelen. Op dit moment zijn de leveranciers nog niet bereid specifieke bedrijven te noemen.

CONCLUSIE

Uit de voorstudiefase blijkt dat verschillende leveranciers kunnen voldoen aan de eisen voor de afzonderlijke deelprojecten. Daarnaast is inzicht ontstaan in de exploitatiekosten van de huidige en de nieuwe voertuigen. Gebleken is dat de sourcingvariant «samenwerken» de beste optie is voor de instandhouding van de te verwerven voertuigen in deze B-brief. Deze variant zal in de C-brief uitgebreider worden toegelicht.

De minister van Defensie,
J. S. J. Hillen