

Vergaderjaar 2011–2012

**26 396**

## **Vervanging pantservoertuigen M577 en YPR**

**Nr. 91**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN DEFENSIE**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 maart 2012

Hierbij ontvangt u de dertiende jaarrapportage over het project «Vervanging pantservoertuigen M577 en YPR». De rapportage beschrijft de stand van zaken per 31 december 2011 en sluit aan op de twaalfde jaarrapportage van 21 april 2011 (Kamerstuk 26 396 nr. 86). Zoals toegezegd in de twaalfde jaarrapportage ga ik in op de gevolgen voor het project van de verdere uitwerking van de maatregelen uit de beleidsbrief «Defensie na de kredietcrisis» van 8 april 2011 (Kamerstuk 32 733, nr. 1). Bijlage 1 bij deze jaarrapportage bevat de financiële verantwoording van het project. Deze verantwoording geeft inzicht in de verrichte betalingen, de verplichtingen en de voorschotten naar de stand van begin en eind 2011. Bijlage 2 bevat het overzicht van de risico's en de daarmee samenhangende gevolgen. De vertrouwelijke informatie behorende bij deze jaarrapportage ontvangt u in een afzonderlijke commercieel vertrouwelijke brief (kenmerk BS2012008935).<sup>1</sup>

Hoewel de rapportage 2011 betreft, beschrijf ik ook enkele belangrijke ontwikkelingen in 2012. Eén van die nieuwe ontwikkelingen betreft een vertraging van het Boxer-project.

Het rapport van de Audit Dienst Defensie en de Audit Dienst Infrastructuur en Milieu wordt u in overeenstemming met de Regeling grote projecten als afzonderlijk document toegezonden.<sup>2</sup>

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

<sup>1</sup> Ter vertrouwelijke inzage gelegd, alleen voor de leden, bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

<sup>2</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

## Inleiding

Op 26 juni 1997 heeft de Tweede Kamer het project «Vervanging pantservoertuigen M577 en YPR» aangewezen als «groot project». In dat kader ontvangt de Kamer jaarlijks een voortgangsrapportage. Deze dertiende rapportage beschrijft de voortgang gedurende het jaar 2011 en enkele belangrijke ontwikkelingen na 31 december 2011.

## Samenvatting per deelproject

Het project omvat drie deelprojecten:

- Klein pantserwielvoertuig, de Fennek MRAT (*Medium Range Anti-Tank*) en de Fennek AD (Algemene Dienst);
- Infanteriegevechtsvoertuig (IGV), de CV-90;
- Groot pantserwielvoertuig (PWV), de Boxer.

*Fennek*. In 2011 is het deelproject «Klein pantserwielvoertuig» geëvalueerd. Met mijn brief van 29 december 2011 (Kamerstuk 26 396, nr. 90) bent u over de resultaten van de evaluatie geïnformeerd. Om die reden komt dit deelproject in deze rapportage verder niet aan de orde.

*CV-90*. Dit voertuig voldoet aan de gestelde technische eisen en is als wapensysteem een aanwinst voor de operationele eenheden door de uitbreiding van de operationele mogelijkheden ten opzichte van de oude YPR-voertuigen. De CV-90 voldoet nog niet aan de inzetbaarheidseisen.

*Boxer*. De beproevingen in Europa en het gebruik door Duitsland van het voertuig in Afghanistan verlopen positief. De levering van de Nederlandse voertuigen, waarvan de aanvang was voorzien voor mei van dit jaar, wordt vertraagd doordat de fabrikant de missiemodules niet binnen de ontwerpeisen voor het gewicht heeft gehouden. De exacte gevolgen van de vertraging zijn nog niet geheel duidelijk.

## Behoeftestelling

### *Infanteriegevechtsvoertuig*

De behoefte aan 200 IGV'n is niet gewijzigd ten opzichte van de vorige jaarrapportage. Er zijn nu 184 voertuigen besteld. Daarnaast bestond behoefte aan zestien IGV-bergingsvoertuigen. In de huidige plannen wordt deze behoefte tot 2020 vervuld met Leopard-1 bergingstanks. Defensie onderzoekt de mogelijkheid om overtollige Leopard-2 bergingstanks te gebruiken als bergingsmiddel voor het zware materieel. De Leopard-2 zou op korte termijn de Leopard-1 kunnen vervangen en de bergingstaak kunnen vervullen tot het einde van de levensduur van de CV-90. Indien daartoe wordt besloten, zullen op grond van het Defensie Materieel Proces (DMP) de aanpassingen van en levensverlengend onderhoud aan deze bergingstanks als afzonderlijk project worden uitgevoerd.

### *Groot pantserwielvoertuig*

Het project Groot pantserwielvoertuig is een gezamenlijk project met Duitsland. Het pantserwielvoertuig Boxer bestaat uit een voor alle voertuigtypes identiek onderstel (de *drive module*) waarop een missiemodule wordt geplaatst, afhankelijk van het type voertuig. De totale behoefte aan grote pantserwielvoertuigen is in 2011 ongewijzigd en blijft 200 voertuigen. De onderverdeling in typen is echter aangepast. De paragraaf «Planning en voortgang» gaat hier nader op in.

## **Gevolgen beleidsbrief**

De gevolgen van de beleidsbrief voor het project zijn beperkt. In de twaalfde jaarrapportage is de herfasering van het deelproject Boxer al gemeld. Deze herfasering houdt in dat het betalingsschema is afgestemd op het nieuwe leverschema waardoor betalingen later worden gedaan. Verder hebben de maatregelen uit de beleidsbrief nog tot de volgende gevolgen:

- Door de opheffing van de tankbataljons verandert de indeling – zowel naar eenheden als naar locaties – van de Boxer-voertuigen. Voor het project zijn de gevolgen hiervan overigens gering. Het betreft kleine veranderingen in de exploitatievoorbereiding, zonder dat dit resulteert in vertragingen of hogere kosten.
- Als gevolg van de opheffing van de tankbataljons komen Leopard-2 bergingstanks beschikbaar die wellicht kunnen worden ingezet als bergingsvoertuig voor zwaar materieel. In de paragraaf «Behoeftestelling» is daar reeds op ingegaan.
- 40 Fenneks MRAT zijn overtollig geworden. Deze voertuigen waren echter al in gebruik bij het Commando landstrijdkrachten (CLAS). Zoals eerder vermeld komt het reeds geëvalueerde deelproject Fennek MRAT/AD verder niet aan de orde in deze rapportage.

## **Planning en voortgang**

### *Infanteriegevechtsvoertuig*

Op 31 december 2011 waren alle voertuigen op drie na geleverd. Inmiddels zijn ook deze laatste drie voertuigen in ontvangst genomen en daarmee is de levering voltooid. Eind 2012 zullen alle voertuigen in gebruik zijn genomen door de vier pantserinfanteriebataljons. In beginsel zou de evaluatie van het deelproject CV-90 kunnen beginnen. Defensie herijkt echter de wijze waarop materieelprojecten worden geëvalueerd. Na deze herijking wordt de evaluatie van het deelproject CV-90 ter hand genomen. De Kamer zal over de evaluatie in 2013 worden geïnformeerd.

Sinds de ingebruikname van de CV-90 in 2008 zijn verscheidene technische problemen aan het licht gekomen. In 2011 hebben zich echter geen nieuwe, grote technische problemen voorgedaan. Wel heeft op 2 september 2011 een voertuig tijdens treinvervoer een seinpaal geraakt doordat de toren was gedraaid. De commandant van het CLAS heeft hierop een commissie ingesteld die de toedracht van dit incident onderzoekt. De eerste resultaten van het onderzoek wijzen op een mogelijke fabricage- of assemblagefout. Defensie doet momenteel nader onderzoek en beziet welke vervolgstappen kunnen worden genomen. In afwachting van het nadere onderzoek heeft Defensie een maatregel genomen voor het zekeren van de torens tijdens treinvervoer.

Met de leverancier is overeengekomen dat voor alle technische problemen een oplossing wordt gevonden. Deze verbeteringen worden geclusterd en als modificatiepakket bij alle 184 voertuigen aangebracht op kosten van de leverancier. Uit het oogpunt van doelmatigheid gebeurt dat sinds 2008 in een jaarlijks *retrofit* programma op één locatie in Nederland. Alle voertuigen worden hiervoor voor ongeveer vier weken aan het operationele gebruik onttrokken. De jaarlijkse *retrofit* programma's brengen alle voertuigen in dezelfde configuratie. Daarmee zijn de technische onvolkomenheden van de eerste gebruiksjaren voor de complete vloot verholpen. Waarschijnlijk wordt in 2012 voor de laatste keer een *retrofit* programma uitgevoerd. Nieuwe modificaties maken vanaf 2013 deel uit van de reguliere onderhoudsprogramma's. Modificaties die aantoonbaar het gevolg zijn van structurele ontwerpfouten

komen tot vijf jaar na levering van het laatste voertuig voor rekening van de leverancier.

#### *Inzetbaarheid en beschikbaarheid*

Om een voertuig te kunnen gebruiken moet het inzetbaar en beschikbaar zijn. Een *inzetbaar* voertuig vertoont geen technische mankementen. Een *beschikbaar* voertuig kan worden gebruikt voor het opleidings- en trainingsprogramma. Een inzetbaar voertuig is niet altijd beschikbaar, bijvoorbeeld als het in regulier onderhoud staat. Omgekeerd hoeft een beschikbaar voertuig niet altijd volledig inzetbaar te zijn. Een voertuig met een defect kanon bijvoorbeeld is voor de meeste oefeningen nog steeds bruikbaar. Hoewel beide grootheden gerelateerd zijn, is het zinvol om ze in deze rapportage gescheiden te behandelen.

#### *Inzetbaarheid*

Zoals eerder gemeld (Handelingen TK 2010–2011, aanhangsel nr. 1303 van 8 juli 2011) is de gemiddelde inzetbaarheid lager dan 50 procent terwijl dat minimaal 70 procent zou moeten zijn. Ook over het jaar 2011 was dat het geval. De oorzaken van de lage inzetbaarheid zijn de ontoereikende voorraad aan reservedelen, de trage afhandeling van garantieclaims en schade tijdens het gebruik. De ontoereikende bevoorrading is vooral veroorzaakt doordat de exploitatiekosten van de CV-90 het toegekende budget overschreden. Daarnaast sloot het initiële reservedelenpakket, dat werd berekend na schattingen van de leverancier, niet aan op het reservedelenverbruik in de eerste jaren. Van bepaalde artikelen was te veel in voorraad terwijl andere artikelen niet of onvoldoende in voorraad waren. In de vorige jaarrapportage is al vermeld dat het voorraadniveau pas in de loop van 2012 zal verbeteren.

In het afgelopen jaar werd de afhandeling van garantieclaims trager door tekorten aan reservedelen bij de leverancier. Deze kon aanvankelijk nog putten uit zijn productievoorraad maar naar gelang de productie vorderde, droogde deze oneigenlijke bron van reservedelen op en kreeg de leverancier ook te maken met tekorten.

Dertien voertuigen hebben schade als gevolg van aanrijdingen tijdens het gebruik. Vier van deze dertien zijn voor een aantal oefeningen nog bruikbaar en bevinden zich daarom nog bij de operationele eenheid.

#### *Beschikbaarheid*

De lage inzetbaarheid is één van de redenen van een lage beschikbaarheid van de voertuigen voor het opleidings- en trainingsprogramma. De beschikbaarheid wordt verder negatief beïnvloed doordat voertuigen aan het gebruik worden onttrokken voor de al genoemde *retrofit* programma's. Vanaf 2012 zijn daarnaast nog vijftien inzetbare voertuigen per jaar nodig voor de initiële opleiding van nieuw personeel. Ook dat legt extra druk op de beschikbaarheid van voertuigen bij de operationele eenheden.

Een deel van het project behelst de aanschaf van 100 zware pantserpakketten voor de CV-90. Wanneer de missie dat vereist, kunnen de voertuigen van twee pantserinfanteriebataljons daarvan worden voorzien. De eerste geleverde voertuigen waren reeds uitgerust met het zware pantserpakket waardoor nuttige kennis is verkregen over de prestaties en de slijtage van de voertuigen in deze belastende configuratie. In de tweede helft van 2011 is begonnen met het demonteren van deze pakketten zodat alle voertuigen nu de lichte configuratie hebben. De demontage van het pantserpakket en het opnieuw verven kost per

voertuig ongeveer vijf weken. De gebruiker van de eerste geleverde voertuigen, het 44<sup>e</sup> Pantserinfanteriebataljon uit Havelte, mist hierdoor gedurende ongeveer een jaar steeds vijf voertuigen. Dat resulteert voor deze eenheid in extra druk op de beschikbaarheid in 2011 en 2012.

#### *Organisatie van onderhoud*

Voor de instandhouding van de CV-90 streeft Defensie nadrukkelijk naar samenwerking met de industrie. Voor de uitvoering van het middenniveau preventieve onderhoud voert het CLAS een onderzoek uit naar een goede combinatie van in- en uitbesteding, waarbij capaciteit, kennis en vaardigheid worden gewaarborgd voor de instandhouding onder operationele omstandigheden. Ook ten aanzien van het hoger onderhoud worden de mogelijkheden voor meer samenwerking met de leverancier onderzocht. Het onderhoud van onderwijsleermiddelen zal worden uitbesteed. Naar verwachting wordt daarvoor in 2012 een zesjarig contract getekend waarmee een bedrag gemoeid is tussen de € 5 en € 10 miljoen. Dit bedrag komt ten laste van het exploitatiebudget en niet van het projectbudget.

#### *Groot pantserwielvoertuig*

In de vorige jaarrapportage over 2010 is ingegaan op enkele vertragingen bij de Boxer. In 2011 was het beeld gunstiger maar helaas zijn de meest recente ontwikkelingen van 2012 weer minder positief. Door noodzakelijke aanpassingen aan de missiemodules zijn verdere vertragingen bij de levering onvermijdelijk.

In de vorige jaarrapportage is ingegaan op de onderhandelingen over een contractaanpassing die het gevolg is van enkele noodzakelijke technische wijzigingen. Deze onderhandelingen leken eind vorig jaar te zijn voltooid waarbij Defensie heeft kunnen voorkomen dat het projectbudget is verhoogd. Zoals hieronder uiteengezet is het contract nog niet getekend. In de eind vorig jaar bereikte voorlopige overeenstemming over een *package deal* zijn, naast het pakket van wijzigingen, ook afspraken vastgelegd over de kwalificatie van de Nederlandse versies, de levering van logistieke producten en het herziene leverschema. Dit schema hield ten opzichte van de twaalfde jaarrapportage een vertraging in van ruim een half jaar. U bent hierover op Prinsjesdag 2011 geïnformeerd met het Materieelprojectenoverzicht 2011 (MPO 2011, Kamerstuk 27 830, nr. 90). Om de *package deal* mogelijk te maken binnen de financiële randvoorwaarden heeft Defensie de kwalitatieve behoefte aan voertuigen gewijzigd. Er wordt nu afgezien van de – relatief kostbare – ontwikkeling van het vijfde type missiemodule, te weten de vracht-commandopost variant. De taken die deze variant zou uitvoeren, zijn toebedeeld aan andere modules.

Eerder ging Defensie ervan uit dat voor lesdoeleinden gebruik gemaakt kon worden van voertuigen met een Nederlandse missiemodule die daartoe licht gemodificeerd zou worden. Later bleek het doelmatiger te zijn om voor lesdoeleinden acht – al voor Duitsland ontwikkelde – rijlesmodules te gebruiken. Ook dit is verwerkt in de *package deal*. Tabel 1 geeft de oude en de nieuwe onderverdeling naar typen weer.

**Tabel 1: Voertuigtypen**

	12° jaarrapportage	13° jaarrapportage
Commandopostvoertuig	55	60
Gewondentransportvoertuig	58	52
Vrachtvoertuig	27	27
Genievoertuig	41	53
Vracht-commandopostvoertuig	19	0
Lesvoertuig	0	8
<b>Totaal</b>	<b>200</b>	<b>200</b>

De betrouwbaarheidsbeproevingen zijn met meer (Duitse) serievoertuigen uitgevoerd, met positief resultaat. Tijdens de beproevingen bij koud weer met een temperatuur van – 37°C tot – 46°C is onder meer een probleem aan het licht gekomen met de achterklep. De leverancier heeft hiervoor inmiddels technische wijzigingen aangebracht. Eind februari jl. is begonnen met een nieuwe klimaatbeproeving waarbij ook de herkwalificatie van de achterklep wordt betrokken. In april 2012 zullen alle beproevingen worden voltooid. Naar verwachting zal het gemeenschappelijke basisvoertuig in het derde kwartaal van 2012 gekwalificeerd zijn.

Sinds de tweede helft van 2011 zet de Duitse krijgsmacht vijf Boxervoertuigen in bij de ISAF-missie in Afghanistan. De voertuigen worden met steun van de industrie onderhouden omdat de reguliere logistieke ondersteuning nog niet is gewaarborgd. Duitsland overweegt om in 2012 het aantal voertuigen met twintig uit te breiden, waarbij tevens de reguliere logistieke ondersteuning wordt ingericht. Nederland wordt betrokken bij de evaluatie van de gebruikservaringen, die tot op heden overwegend positief zijn.

In 2011 hebben zich geen nieuwe structurele technische problemen voorgedaan. Op grond van de trage afhandeling van de eerdere technische problemen heeft het wapenagentschap OCCAR<sup>1</sup> de aandacht voor de kwalificatie vergroot waardoor de aanpak van technische onvolkomenheden beter wordt bewaakt. Daarnaast worden technische vraagstukken sinds 2011 regelmatig in een apart forum besproken door de industrie, OCCAR en Defensie.

Duitsland en Nederland onderzoeken de mogelijkheden voor samenwerking bij de instandhouding. In 2010 is hiertoe een *Memorandum of Understanding* (MOU) getekend. Kansrijke samenwerkingsgebieden zijn reservedelenvoorziening, onderhoud van deelsystemen en configuratiemanagement. In de komende maanden zal hierover opnieuw met Duitsland worden gesproken.

#### *Nieuwe vertraging*

Na de voltooiing van de onderhandelingen over de *package deal*, maakte de fabrikant in februari in een gesprek melding van een nieuw probleem. Het gewicht van de nieuw ontworpen Nederlandse missiemodules leidt tot een overschrijding van het overeengekomen maximale voertuiggewicht en tot een zwaartepunt van het voertuig dat te ver naar achteren ligt. Op grond van deze mededeling heeft Defensie besloten de contractuele uitwerking van de *package deal* op te schorten. Met de industrie is overeengekomen dat de verdeling in voertuigtypen, het Nederlandse werkaandeel en de financiën in de *package deal* vooralsnog niet wijzigt. OCCAR heeft dit in een apart document vastgelegd.

Defensie hanteert de eis dat het voertuig «groeipotentieel» moet hebben. Dit houdt in dat het in de toekomst mogelijk moet zijn om aanvullende

<sup>1</sup> *Organisation conjointe de coopération en matière d'armement*, het wapenagentschap dat namens Duitsland en Nederland afspraken maakt met de industrie die zich heeft verenigd in het *Armoured vehicle technology* (ARTEC) consortium.

uitrusting op het voertuig te monteren zonder dat het technisch draagvermogen van het voertuig wordt overschreden. Het groeipotentieel is in het contract vastgelegd. De gemelde gewichtsoverschrijding ligt binnen het technische draagvermogen van het voertuig maar leidt niettemin tot een onacceptabele vermindering van het groeipotentieel. De fabrikant heeft tijdens het gesprek van februari de verantwoordelijkheid voor de gewichtsoverschrijding erkend en heeft inmiddels voorstellen gedaan om het voertuiggewicht te verminderen.

Op grond van deze voorstellen moet het ontwerp van de Nederlandse missiemodules op onderdelen ingrijpend worden aangepast. Dit maakt een aanpassing van het leveringsschema noodzakelijk waarbij de aanvang van de seriematige levering met ongeveer zes maanden vertraagt tot eind 2012 en gedurende het eerste jaar van de levering alleen rijlesvoertuigen en ambulancevoertuigen worden voltooid. Vanaf midden 2014 komen ook de overige voertuigtypen beschikbaar. In de huidige voorstellen van de fabrikant blijft het einde van de levering onveranderd staan op 2016. OCCAR heeft echter op 28 maart jl. op grond van een analyse gemeld dat het gewichtsprobleem zal resulteren in een nieuwe vertraging. Defensie onderzoekt momenteel de voorstellen van de fabrikant voor het gewichtsprobleem en de consequenties daarvan voor het leveringsschema. Ook beziet Defensie alternatieve oplossingen voor het gewichtsprobleem. Naar verwachting zal de industrie op korte termijn een gedetailleerder voorstel doen waarover in het tweede kwartaal van 2012 verder zal worden onderhandeld. Over het onderhandelingsresultaat zal ik u nader informeren.

## Investeringsen

### *Algemeen*

Alle ramingen in deze rapportage zijn naar de stand van 31 december 2011, inclusief BTW en in prijspeil 2011.

**Tabel 2: Vergelijking budgetten (in € miljoen) 12<sup>e</sup> en 13<sup>e</sup> jaarrapportage**

	12 <sup>e</sup> jaarrapportage (prijspeil 2010)	13 <sup>e</sup> jaarrapportage	Vershil
CV-90	1 121,0	1 118,1	- 2,9
Boxer (totaal)	819,9	843,8	23,9
Toename			21,0

Het totale projectbudget is per 31 december 2011 met € 21 miljoen toegenomen. De oorzaken voor de toename worden per deelproject toegelicht.

### *Infanteriegevechtsvoertuig (CV-90)*

Het projectbudget bedraagt per 31 december 2011 € 1 118,1 miljoen. Dit is inclusief de uitbreiding van het simulatiesysteem TACTIS voor de IGV, onderwijsleermiddelen en de initiële munitievoorraad.

Ten opzichte van de stand van 31 december 2010 is het budget afgenomen met € 2,9 miljoen. Dit is het gevolg van een aanvullende behoefte aan munitie van € 2 miljoen en de beëindiging van een deel van de reservering voor de inrichting van de *line replaceable units* ten bedrage van € 4,9 miljoen. Deze wijziging is al gemeld in de vorige jaarrapportage.

Van het projectbudget is € 1 068,1 miljoen betaald.

**Tabel 4: Projectbudget IGV (in € miljoen)**

	Betaald t/m 2010	Betaald in 2011	Te betalen 2012	Te betalen 2013 e.v.	Totaal
Totaal	981,6	86,5	44,5	5,5	1 118,1

#### *Groot pantserwielvoertuig (Boxer)*

Het totale projectbudget van het Groot pantserwielvoertuig (Boxer) is ten opzichte van de stand per 31 december 2011 met € 23,9 miljoen toegenomen en bedraagt € 843,8 miljoen. De toename is het gevolg van een nog te corrigeren prijsbijstelling over 2010 ter waarde van € 1 miljoen, een toevoeging van € 10,0 miljoen voor de behoefte aan communicatievoorzieningen (C4I) die eerder als afzonderlijk project was opgenomen – beide reeds gemeld in de twaalfde jaarrapportage – en de prijsbijstelling over 2011 ter grootte van € 12,9 miljoen.

In 2011 heeft Defensie in totaal € 72,3 miljoen aan het Boxer-project uitgegeven. Van dit bedrag is aan OCCAR € 60,7 miljoen betaald. Hiervan was € 59,3 miljoen bestemd voor doorbetaling aan de industrie en € 1,4 miljoen als dekking van de apparaatsuitgaven van OCCAR. Daarnaast is € 11,6 miljoen aan betalingen gedaan die geen verband met OCCAR hadden. Het betreft BTW-betalingen ter waarde van € 10,9 miljoen en een aantal kleine betalingen.

Per 31 december 2011 is in totaal € 258,9 miljoen betaald, waarvan € 101,1 miljoen van het ontwikkelingsbudget en € 157,8 miljoen van het productiebudget.

**Tabel 5: Projectraming Boxer (in € miljoen)**

	Betaald t/m 2010	Betaald in 2011	Te betalen 2012	Te betalen 2013 e.v.	Totaal
Project Boxer ontwikkeling	99,4	1,7	6,7	0,5	108,3
Project Boxer serieproductie	87,2	70,6	73,8	503,9	735,5
Totaal	186,6	72,3	80,5	504,4	843,8

Het Boxer-project wordt gezien als één project maar omvat twee budgetten: een ontwikkelings- en een productiebudget. Verplichtingen die voortvloeien uit aanpassingen van het contract moeten worden toegerekend aan een van beide budgetten. OCCAR heeft eerder ontwikkelingen verplicht via het productiecontract waarvoor het andere budget beter geschikt was. Hierdoor waren financieel-technische verschuivingen tussen de twee budgetten regelmatig aan de orde. Inmiddels is besloten de kunstmatige scheiding tussen de twee budgetten niet langer te hanteren. Het niet-verplichte deel van het ontwikkelingsbudget – ter grootte van € 5,9 miljoen – wordt overgeheveld naar het productiebudget en alle nieuwe verplichtingen zullen voortaan ten laste van dat budget komen.

### **Industriële participatie en compensatie**

#### *Infanteriegevechtsvoertuig*

De firma *BAE Systems Hägglunds* (BSH) heeft inmiddels meer dan 100 procent van de initiële contractwaarde gecompenseerd bij het Neder-



landse bedrijfsleven. Ook heeft BSH de aanvullende compensatieverplichting volledig vervuld. Voorbeelden van invulling in Nederland door Nederlandse bedrijven zijn de assemblage van het wapensysteem van de CV-90 en de integratie daarvan. Daarnaast zijn de warmtebeeldkijker, de gecombineerde installatie voor bewaking van de luchtkwaliteit in het voertuig, de bekabeling en de loopwielsamenstellen gefabriceerd door de Nederlandse industrie.

#### *Groot pantserwielvoertuig*

In dit deelproject is afgesproken dat de Nederlandse financiële bijdrage in productie en ontwikkeling voor het volledige bedrag wordt gecompenseerd in de vorm van werk voor het Nederlandse bedrijfsleven. Hiermee is een bedrag van € 478 miljoen gemoeid. Dit bedrag bestaat voor € 337,2 miljoen uit deelneming aan de ontwikkeling en de productie van de Boxer door de Nederlandse industrie. De overige € 140,8 miljoen betreft compensatieorders voor en kennisoverdracht aan Nederlandse bedrijven.

Het Nederlandse werkaandeel voor de ontwikkelingsfase is inmiddels geheel gerealiseerd. Het betreft een bedrag van € 23,1 miljoen.

Als deel van het Nederlandse werkaandeel voor de productiefase zullen de 200 Nederlandse Boxer-voertuigen in Nederland worden geassembleerd bij de nieuwe vestiging van *Rheinmetall* Nederland in Ede. Voorts is de opdracht voor het lassen van de gemeenschappelijke *drive modules* in 2008 gegund aan *Dutch Defense Vehicle Systems* (DDVS) in Helmond. DDVS zal ook 187 Duitse missiemodules lassen in opdracht van het moederbedrijf *Krauss-Maffei Wegmann* (KMW). Daarnaast levert dit bedrijf de roosterbepantsering voor alle voertuigen en brengt het de splinterbescherming in de cabines aan. Het bedrijf Van der Ploeg uit Leeuwarden zal luiken leveren. Verscheidene mechanische delen zullen worden geleverd door onder andere Mogema 't Harde, onderdeel van de Aalberts Groep, Tecnovia te Hengelo en de NTS Group te Eindhoven. De bedrijven *Rheinmetall* en KMW maken beide goede vooruitgang met de invulling van de compensatie.

#### **Significante risico's**

In tegenstelling tot vorige jaarrapportages bevat de informatie over risico's en risicomanagement geen vertrouwelijke gegevens. Alle informatie is dan ook in dit deel van de rapportage opgenomen. Bijlage 2 bevat de risicotabel.

#### *Infanteriegevechtsvoertuig*

Er zijn geen significante, projectmatige risico's.

#### *Groot pantserwielvoertuig*

In de vorige jaarrapportage werden risico's onderkend met betrekking tot vertragingen bij de kwalificatie van het gemeenschappelijke basisvoertuig. Aan het einde van 2011 zijn de betrouwbaarheidsbeproevingen van het gemeenschappelijke basisvoertuig met succes voltooid.

In de vorige jaarrapportage is het risico onderkend dat een verdere vertraging in het ontwikkelings- en kwalificatietraject van de Nederlandse missiemodules rechtstreeks zou leiden tot een vertraging van het gehele project. Met het gewichtsprobleem dat is beschreven in de paragraaf «Planning en voortgang» van deze rapportage, is dit risico werkelijkheid geworden. Overigens blijft ook in een nieuwe planning het ontwikkelings-

en kwalificatietraject van de Nederlandse missiemodules de bepalende factor. Om die reden blijft het risico in de risicotabel gehandhaafd, waarbij het risico onveranderd als «hoog» wordt beschouwd.

Zolang met de fabrikant geen overeenstemming is bereikt over de oplossing van de gewichtsoverschrijding en het te ver naar achteren gelegen zwaartepunt, is er een risico dat het uiteindelijke voertuig niet voldoet aan het afgesproken maximale voertuiggewicht. Omdat met betrekking tot het groeipotentieel een veiligheidsmarge in acht is genomen, zijn de gevolgen gering. Daarom wordt het totale risico beschouwd als «middelmatig».

Voorts blijft een klein risico bestaan dat de industrie niet in staat is het verplichte werkaandeel in Nederland aan te besteden. Dit risico wordt als «laag» beschouwd omdat in 2011 is gebleken dat belangrijke vorderingen zijn gemaakt. De nakoming van de gemaakte afspraken door de industrie blijft echter een voortdurend punt van aandacht van de ministeries van Defensie en van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I).

### **Project- en risicomanagement**

Vanaf december 2011 maakt het deelproject IGV deel uit van de instandhoudingorganisatie en niet langer van de projectorganisatie.

Voor de Boxer is er in 2011 niets gewijzigd in de projectorganisatie.

Sinds het begin van de projecten bewaken en beheersen de projectleiders de risico's. Voor de Boxer houdt OCCAR daarnaast een risicoregister bij. OCCAR rapporteert hierover tijdens de periodieke *programme reviews*. Bij de Boxer is het voertuiggewicht regelmatig onderwerp van discussie geweest, zoals dat bij ieder pantservoertuig het geval is. Bij pantservoertuigen moet altijd een optimum gevonden worden van transportvermogen, bescherming en mobiliteit. Meer transportvermogen en bescherming leiden tot een hoger gewicht terwijl meer mobiliteit juist vraagt om een lager gewicht.

In de *package deal* zijn eind vorig jaar nieuwe afspraken gemaakt over het voertuiggewicht, het groeipotentieel van het gewicht en de voertuigprestaties. De gewichtsanalyse die de fabrikant toen had gemaakt van de technische wijzigingen gaf geen enkele aanleiding om het voertuiggewicht als risico te bestempelen. De gewichtsproblemen die zich onlangs openbaarden zijn dan ook niet veroorzaakt door de technische wijzigingen van de *package deal*, maar door een onjuiste gewichtsanalyse door de fabrikant van het basisontwerp van de missiemodule, eerder in het ontwerpstadium. De gewichtsproblemen, en het late moment van bekend worden, zijn redelijkerwijs niet toe te schrijven aan een nalatige project- en risicobeheersing door OCCAR of door Defensie.

De projectleider rapporteert over de voortgang en de risico's aan de directie van de Defensie Materieel Organisatie (DMO), die hierover maandelijks een beoordeling opstelt. Vervolgens overlegt de DMO met de Commandant der Strijdkrachten als behoeftesteller en rapporteert de DMO aan de ambtelijke en politieke leiding, onder andere in een tweemaandelijks managementrapportage.

## Financiële verantwoording

Tabel 1.1: Realisatiecijfers Betalingen (in € miljoen)

	Betaald t/m 2010	Betaald in 2011	Betaald t/m 2011
Infanteriegevechtsvoertuig (CV-90)	981,6	86,5	1 068,1
Groot pantserwielvoertuig (Boxer)	186,6	72,3	258,9
<b>Totaal</b>	<b>1 168,2</b>	<b>158,8</b>	<b>1 327,0</b>

Tabel 1.2: Openstaande verplichtingen (in € miljoen)

	Openstaande verplich- tingen t/m 2010	Aangegane verplich- tingen in 2011	Betaald in 2011	Openstaande verplichtingen t/m 2011
Infanteriegevechtsvoer- tuig (CV-90)	120,6	3,7	86,5	37,8
Groot pantserwielvoertuig (Boxer)	582,3	13,5	72,3	523,5
<b>Totaal</b>	<b>702,9</b>	<b>17,2</b>	<b>158,8</b>	<b>561,3</b>

Tabel 1.3: Voorschotten (in € miljoen)

	Openstaand voorschot per 1-1-2011	Verstrekt voorschot in 2011	Verrekend voorschot in 2011	Openstaand voorschot per 31-12-2011
Infanteriegevechtsvoer- tuig (CV-90)	19,8	6,0	19,4	6,4
Groot pantserwielvoertuig (Boxer)	70,2	58,2	0	128,4
<b>Totaal</b>	<b>90,0</b>	<b>64,2</b>	<b>19,4</b>	<b>134,8</b>

In de onderstaande tabel zijn per deelproject de significante risico's vermeld, de datum waarop de genomen maatregel effect moet hebben of het risico niet meer bestaat en de budgetconsequenties.

Tabel 2.1: Deelproject

	Risico	Datum Risicomitigatie	Budgetconsequenties
Infanterie gevechtsvoertuig CV-90	Er zijn geen significante risico's meer.	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Groot pantserwielvoertuig Boxer	Het ontwikkelings- en kwalificatietraject blijft bepalend voor het vervolg. Er is geen ruimte voor uitloop. Het risico bestaat dat de productievoorbereiding en het kwalificatietraject van de Nederlandse missiemodules stagneren. Risico-inschatting: hoog	De komende tijd worden oplossingen voor het gewichtsprobleem verwerkt, inclusief een daarop aangepast kwalificatietraject.	Een nieuwe vertraging zal van invloed zijn op de projectplanning. Geen budgetconsequenties.
Groot pantserwielvoertuig Boxer	Zolang er nog geen overeenstemming is over de oplossing van de gewichtsoverschrijding bij de missiemodules blijft het risico bestaan dat het voertuig niet voldoet aan het overeengekomen maximale voertuiggewicht. Risico-inschatting: middelmatig	In het tweede kwartaal van 2012 wordt overeenstemming met de leverancier verwacht over de manier waarop de gewichtsoverschrijding wordt opgelost.	Geen budgetconsequenties.
Groot pantserwielvoertuig Boxer	Het risico bestaat dat de industrie niet in staat blijkt om de werkaandeel-verplichtingen na te komen. Risico-inschatting: laag	In 2012 begint de serieproductie. Daarna kan een goed beeld ontstaan inzake het Nederlandse aandeel. Defensie en EL&I bewaken de naleving van de verplichtingen.	Niet van toepassing