

Vergaderjaar 2007–2008

26 396

Vervanging pantservoertuigen M577 en YPR

31 243

Wereldwijd dienstbaar

Nr. 72

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 augustus 2008

Inleiding

Met deze brief informeer ik u over de behoeftestelling van het project «Defensiebrede vervanging operationele wielvoertuigen» (A-fase van de DMP-procedure). Het betreft de vervanging van ruim 8 000 thans door Defensie gebruikte lichte, middelbare en zware vrachtauto's. Deze voertuigen zullen worden vervangen door zowel operationele wielvoertuigen die geschikt zijn voor operationele inzet, als door civiele voertuigen.

Na de behoeftestelling zal een gecombineerde B/C-fase volgen waarin onder meer doelmatigheidsvragen aan de orde zullen zijn. De redenen voor het combineren van deze fasen worden later in deze brief uiteengezet. Na de B/C-fase, die zal zijn voltooid in het tweede kwartaal van 2009, wordt het project in een aantal deelprojecten gesplitst. Deze deelprojecten zullen aparte D-fasen doorlopen die zullen worden voltooid in het tweede kwartaal van 2010. De realisatiefase van het project beslaat de periode 2011–2018.

Achtergrond

Alle defensieonderdelen hebben lichte, middelzware en zware vrachtauto's in gebruik voor de uitvoering van de operationele taken. Deze worden alle aangeduid als «operationele wielvoertuigen». De operationele wielvoertuigen voorzien in de vervoersbehoefte tot op de laagste uitvoerende niveaus in de defensieorganisatie. Het zijn middelen die zowel voor operationele inzet als voor de voorbereiding van eenheden daarop worden gebruikt. De operationele wielvoertuigen zijn een onmisbaar onderdeel van de grondmobiliteit van de krijgsmacht.

De meeste operationele wielvoertuigen die Defensie nu in gebruik heeft, zijn ingevoerd in de jaren tachtig en negentig van de vorige eeuw. Door veroudering vertonen zij operationele en technische tekortkomingen op het gebied van bescherming, mobiliteit, klimaatbestendigheid, binnen-

klimaat en koeling, laadvermogen en stroomvoorziening. Daarnaast hebben de huidige voertuigen hoge emissiewaarden.

Doordat voorheen de wielvoertuigen door ieder krijgsmachtdeel apart werden aangeschaft, bestaat het voertuigenpark uit veel verschillende soorten voertuigen. Bovendien is de uitwisselbaarheid van de voertuigen tussen de defensieonderdelen beperkt. Door de combinatie van ouderdom en intensief gebruik loopt de inzetbaarheid terug en zullen de instandhoudingskosten de komende jaren aanzienlijk stijgen.

In 1990 beschikte Defensie over ongeveer 18 000 operationele wielvoertuigen. Sindsdien is de organisatie van de krijgsmacht sterk veranderd en is het aantal voertuigen afgenomen. De behoefte die in deze brief wordt toegelicht is in overeenstemming met het ambitieniveau van Defensie, zoals beschreven in de beleidsbrief «Wereldwijd dienstbaar» van 18 september 2007 (Kamerstuk 31 243, nr. 1). Uitgaande van de huidige gegevens zullen bij de aanvang van de instroom van de nieuwe voertuigen, eind 2010 of begin 2011, ongeveer 8 400 operationele wielvoertuigen vervangen moeten worden.

Met de brief van 4 oktober 2006 (Kamerstuk 26 396, nr. 62) is de Kamer geïnformeerd over verschillende soorten *tactische* voertuigen en de samenhang daartussen. Dit betreft, met enkele uitzonderingen, andere voertuigen dan de *operationele* wielvoertuigen die het onderwerp zijn van deze brief. Tactische voertuigen worden ingezet voor de hoofdtaak van de uitgezonden eenheid, bijvoorbeeld het leveren van gevechtskracht of het uitvoeren van patrouilles. Het gaat daarbij onder meer om gepantserde voertuigen zoals de Leopard 2, de YPR, de Fennek en de Viking. De uitzonderingen zijn voertuigen zoals de Mercedes Benz (MB) en de Landrover die zowel worden gerekend tot het lichte segment tactische voertuigen als tot de operationele wielvoertuigen. De vervanging van de MB en de Landrover valt dan ook binnen het project dat in deze brief wordt beschreven.

Operationele ontwikkelingen

Bij vrijwel alle activiteiten op de grond worden operationele wielvoertuigen gebruikt. Het kan het vervoer van personeel of materieel betreffen, maar de operationele wielvoertuigen kunnen ook fungeren als drager van een militaire capaciteit waarmee gevechts- of ondersteunende taken worden uitgevoerd. De behoefte aan wielvoertuigen vloeit dan ook niet voort uit een specifiek operationeel concept. Wel kunnen operationele ontwikkelingen worden geschetst waaruit de specifieke eisen voor de operationele voertuigen kunnen worden afgeleid.

Nederland heeft de ambitie in het gehele geweldsspectrum te kunnen optreden en in alle fasen van een conflict, samen met bondgenoten. Het materieel dient daarom ook geschikt te zijn voor inzet in het hogere deel van het geweldsspectrum. Daarnaast hebben de ervaringen van de afgelopen jaren laten zien dat bij crisisbeheersingsoperaties het onderscheid tussen het hogere en het lagere geweldsspectrum is vervaagd. Er moet rekening worden gehouden met irregulier optredende tegenstanders en gewelddadige incidenten, zoals beschietingen of bomaanslagen. Het geweldsniveau kan sterk variëren, zowel in tijd als in plaats. Het materieel dient daarom te kunnen worden voorzien van toereikende bescherming, ook bij operaties waarvoor een gering risico is voorzien.

Uitgezonden eenheden worden steeds meer samengesteld uit subeenheden van verschillende operationele commando's (*joint* optreden). Deze subeenheden beschikken nu nog over veel materieel dat in het verleden door het vroegere krijgsmachtdeel is aangeschaft. Dit leidt ertoe dat een

uitgezonden eenheid voor de uitvoering van bepaalde taken beschikt over een onnodige diversiteit aan middelen. Standaardisatie kan hier grote voordelen opleveren. Standaardisatie kan eveneens op nationaal gebied een rol gaan spelen bij de samenwerking met andere departementen.

De krijgsmacht zal veel in internationaal verband optreden. Eenheden in een inzetgebied bestaan steeds vaker uit subeenheden van verschillende nationaliteiten. Interoperabiliteit met Navo- en EU-partners is dan ook van groot belang.

Kwalitatieve behoefte

Defensie heeft defensiebreed inzetbare voertuigen nodig. Dit vergt in hoge mate gestandaardiseerd materieel dat zowel geschikt is voor de inzet tijdens operaties als voor de voorbereidingen daarop. Door een defensiebrede aanpak wordt met dit project de diversiteit aan voertuigen sterk verminderd.

De kwalitatieve behoefte wordt bepaald door de volgende aspecten:

- de vervoersbehoefte in kwalitatieve zin;
- de dreiging waaronder de voertuigen worden ingezet, wat leidt tot eisen op het gebied van bescherming;
- de klimatologische en terreinomstandigheden waaronder de voertuigen worden ingezet, die leiden tot eisen op de gebieden van mobiliteit en klimaatbeheersing;
- de *command en control*;
- de logistiek.

Vervoersbehoefte

De vervoersbehoefte ontstaat als gevolg van operationele taken in binnen- en buitenland en van reguliere bedrijfsvoeringstaken. Op dit moment worden voor al deze vervoersbehoeften operationele wielvoertuigen ingezet. Dit is niet efficiënt, omdat de kosten van de operationele wielvoertuigen die geschikt zijn voor expeditionair optreden hoog zijn. De vervoersbehoefte voor de reguliere bedrijfsvoering kan worden vervuld door goedkopere, nagenoeg civiele wielvoertuigen.

Voor operaties is er behoefte aan een combinatie van lichte, middelzware en zware operationele wielvoertuigen. Deze voertuigen zijn nodig voor personenvervoer, voor patrouilles, voor het vervoer van wapensystemen zoals de mortier, voor gewondenvervoer en voor bevoorrading. Voor de reguliere bedrijfsvoering en voor nationale taken is er behoefte aan voertuigen voor personenvervoer, zoals achtpersoons busjes, en voor het vervoer van vracht. Deze voertuigen kunnen ook worden ingezet op locaties buiten Nederland waar geen sprake is van dreiging. Hiervoor zijn geen wielvoertuigen nodig die voldoen aan de hoge eisen voor tactische voertuigen en die kunnen worden voorzien van bescherming.

Om de flexibiliteit verder te vergroten wordt een scheiding gemaakt tussen de algemene mobiliteit en specifieke taken, zoals gewonden- of personeelsvervoer, *command en control*, verbindingen en bevoorrading. Voor deze specifieke taken zijn er gespecialiseerde modules die op een voertuig kunnen worden geplaatst. Door te kiezen voor internationaal gangbare civiele en militaire standaarden worden de flexibiliteit en de interoperabiliteit vergroot.

Dreiging en bescherming

Een inzet onder dreiging is alleen aan de orde bij de operationele wielvoertuigen en niet bij de civiele voertuigen voor de reguliere bedrijfsvoering. De dreiging bestaat vooral uit projectielen, scherven, mijnen, *Improvised Explosive Devices* (IED's) en chemische, biologische, radiologische en nucleaire (CBRN)-aanvallen. Door het modulair aanbrengen van ballistische en mijnbescherming, in combinatie met voldoende vuurkracht en mobiliteit, kan een goed niveau van bescherming worden geboden.

Klimaat, terrein en mobiliteit

De klimaatomstandigheden waaronder moet kunnen worden opgetreden lopen meer uiteen dan voorheen. Inzet is denkbaar bij extreem hoge of lage temperaturen, en onder extreem droge tot extreem vochtige omstandigheden. Ook kunnen deze omstandigheden in korte tijd, en zelfs tijdens één rit, sterk veranderen. Dit stelt hoge eisen aan het materieel en vergt onder meer voorzieningen op het gebied van schokabsorptie, bestuurbaarheid, bedieningskrachten, temperatuurbestendigheid en de klimaatbeheersing in het voertuig en de specifieke modules. De klimaatbeheersing is niet alleen van belang voor het personeel, maar eveneens in verband met de warmteontwikkeling van ingebouwde apparatuur. Aan de civiele wielvoertuigen voor de reguliere bedrijfsvoering kunnen lagere eisen worden gesteld.

Een deel van de operationele wielvoertuigen moet kunnen worden ingezet bij amfibische operaties en operaties waarbij geen brugslagmaterieel beschikbaar is. Dit betekent dat deze voertuigen grotere waterdiepten moeten kunnen doorwaden.

Command en control

Communicatieapparatuur stelt eenheden in staat tactische informatie te delen. De eenheden kunnen daardoor de situatie waarin zij zich bevinden beter overzien. Dit draagt bij aan de effectiviteit en de bescherming van de eenheden. De operationele en, in beperkte mate, de civiele wielvoertuigen worden daarom voorzien van bevestigingsmogelijkheden voor communicatie- en navigatieapparatuur en *jammers* tegen geïmproviseerde explosieven (IED's). Hierbij wordt geanticipeerd op de communicatiemiddelen die vanaf 2012 in gebruik zijn.

Logistiek

Tijdens de voorbereiding van de inzet en tijdens verplaatsingen over de weg naar operatiegebieden, moeten de voertuigen zich binnen de bestaande wet- en regelgeving zonder speciale vergunningen of escortes kunnen verplaatsen.

Bij verplaatsingen van eenheden over grote afstand, zoals een strategische verplaatsing, zullen de operationele wielvoertuigen zich doorgaans niet op eigen kracht verplaatsen. Daarom zal de lichte vrachtauto kunnen worden vervoerd in of onder (*underslung*) de transporthelikopter CH-47, alsmede in het transportvliegtuig C-130. Alle operationele wielvoertuigen kunnen worden vervoerd in de transportvliegtuigen C-17, AN-124 en A-400M, met het *Landing Platform Dock* en het *Joint Support Ship*, met geschikte civiele transportschepen en per trein.

De operationele wielvoertuigen moeten gedurende een aaneengesloten periode van minimaal twee jaar operationeel kunnen worden ingezet onder zware terrein- en klimatologische omstandigheden, waarbij de

inzetbaarheid op een aanvaardbaar niveau blijft. De levensduur van het materieel moet, rekening houdend met regelmatige operationele inzet, tenminste tien jaar en bij voorkeur vijftien jaar zijn.

Kwantitatieve behoefte

Voertuigen en lastdragers

De kwantitatieve behoefte aan voertuigen en specifieke modules wordt bepaald door de benodigde vervoerscapaciteit tijdens operaties en tijdens de voorbereiding. Dit garandeert dat andere eenheden tijdens de uitvoering van operaties naar behoren kunnen worden voorbereid op een operationele inzet. Door de keuze voor het modulaire concept hoeven niet alle ongeveer 8 400 huidig ingedeelde voertuigen te worden vervangen. Verder is het organieke voertuigbestand van de eenheden kritisch bezien. Dit heeft geleid tot een vermindering van de behoefte met ongeveer 17 procent. De behoefte bestaat uit 7 018 voertuigen, inclusief de civiele voertuigen, en 3 617 modules.

Deze behoeftestelling is vastgesteld op basis van de huidige inzichten. Aangezien het een project betreft met een lange looptijd, met een verwervingstraject tot 2018, is het niet uitgesloten dat de kwantitatieve behoefte na verloop van tijd moet worden aangepast. Daarom is bij de verwerving enige flexibiliteit ingebouwd, zoals opties op bepaalde aantallen voertuigen.

Beschermingsmiddelen

De behoefte aan beschermingsmiddelen bestaat uit 1 020 modulaire beschermingssets, waarvan 400 stuks als optie. Bij de uitoefening van de optie moeten de extra sets binnen 60 dagen kunnen worden geleverd.

Bewapening

Om zich te kunnen onttrekken aan een gevecht zullen 120 *Remotely controlled weapon systems* en 1 260 affuiten ten behoeve van klein kaliber wapens of granaatwerpers worden aangeschaft.

Gerelateerd materieel

De overige middelen ten behoeve van dit project betreffen voorzieningen voor het behoud van mobiliteit, *command en control*, zelfbescherming en logistiek. Het gaat daarbij onder meer om voorzieningen voor rookgranaten, *runflat*-wielen, munitierekken, wapenklemmen, gewondenrekken en containerhefmiddelen.

Financiële aspecten

Investeringskosten

Het projectvolume van dit project is groter dan € 250 miljoen (prijspeil 2007, inclusief BTW). Om de positie van Defensie bij de komende onderhandelingen met de industrie niet te benadelen, moet het projectbudget vertrouwelijk blijven. Voor de financiële aspecten van het project verwijs ik u daarom naar de bijgaande commercieel vertrouwelijke brief.¹

Exploitatiekosten

Een randvoorwaarde van dit project is dat de exploitatiekosten in elk geval niet hoger zullen zijn dan de huidige kosten. Enkele factoren, zoals een

¹ Ter **vertrouwelijke** inzage, **alleen voor de leden**, gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

daling van het aantal voertuigen ten opzichte van de bestaande situatie, dragen er toe bij dat de exploitatielast zal dalen. Andere echter, zoals de grotere complexiteit van nieuwe voertuigen doordat zij voldoen aan hogere eisen, doen de exploitatielast weer stijgen. Pas in de vervolgfases zal duidelijkheid ontstaan over de toekomstige exploitatiekosten.

Projectorganisatie en planning

Projectorganisatie

De defensiebrede vervanging van het operationele wielvoertuigbestand is het eerste project van deze omvang waarbij groot materieel wordt verworven dat bij alle defensieonderdelen in aanzienlijke aantallen wordt gebruikt. Een dergelijk complex project vergt een hierop afgestemde projectstructuur. De Defensie Materieel Organisatie (DMO) richt hiertoe een projectteam op dat het «Platform leverancier» zal vormen. De Commandant der Strijdkrachten (CDS) richt een gebruikersplatform op dat de klantbehoeftes zal coördineren. Het project zal worden uitgevoerd in overleg tussen deze platforms.

Projectplanning

Dit project zal worden uitgevoerd door voertuigen, civiel of militair, «van de plank» te kopen. Daardoor is geen ontwikkelingstraject nodig en kunnen vergelijkende beproevingen van prototypen achterwege blijven. In de studiefase (C-fase) hoeft dan ook niet te worden ingestemd met het beproevingsresultaat waardoor het verschil tussen de voorstudie- (B) en studiefase vervaagt. Dit project wordt daarom uitgevoerd met een gecombineerde B/C-fase. Daarna wordt het project in een aantal deelprojecten gesplitst waarvoor aparte D-fasen worden doorlopen. De B/C-fase wordt voltooid in het tweede kwartaal van 2009. De verwervingsvoorbereidingsfase (D-fase) wordt voltooid in het tweede kwartaal van 2010. De realisatiefase van het project beslaat de periode 2011–2018.

Projectrisico's

Met dit project zijn weliswaar een groot financieel volume en een groot aantal voertuigen gemoeid, maar de projectrisico's zijn beperkt. Door in beginsel te kiezen voor producten «van de plank», dan wel producten die zoveel mogelijk zijn gebaseerd op componenten «van de plank» waarvan de functionaliteit en duurzaamheid al zijn aangetoond, is het technologische ontwikkelingsrisico laag. Voor het afdekken van de risico's is rekening gehouden met een projectreserve. Voor de hoogte hiervan verwijs ik naar de commercieel vertrouwelijke brief.

Tijdens de uitvoering van dit project zullen nieuwe milieueisen van kracht worden. Op dit moment is de EURO norm IV van kracht. In 2009 zal de EURO norm V worden ingevoerd en eind 2012 zal de EURO norm VI gaan gelden. Op het moment van de offerte, ongeveer in 2009, is de configuratie van een EURO VI motor nog onbekend en zullen de voertuigen van de pre-serie, die in 2011 wordt geleverd, met een EURO V motor worden uitgevoerd. Omdat de serielevering eind 2012 aanvangt, zal Defensie mogelijk wettelijk verplicht zijn de duurdere EURO VI motor af te nemen. Hierdoor ontstaat het risico dat het project niet taakstellend kan worden uitgevoerd. Op dit moment zijn deze milieueisen echter formeel nog niet vastgesteld en is nog niet te overzien welke consequenties deze zullen hebben.

Overige consequenties

Onderhoud

Defensie beschikt over een grote onderhoudsorganisatie. Een besluit over de wijze van instandhouding van de nieuwe generatie operationele en civiele wielvoertuigen wordt genomen nadat er in de B/C en D-fasen een *sourcing* toets is verricht. Het onderhoud in operatiegebieden moet kunnen worden uitgevoerd met eigen militaire capaciteiten, maar voor het onderhoud tijdens de reguliere bedrijfsvoering kan worden gekozen voor zelf doen, uitbesteden of een combinatie van beide.

Infrastructuur

Doordat het toekomstige aantal voertuigen lager is dan het huidige aantal, zal het beslag op de infrastructuur naar verwachting geringer worden. Het geheel of gedeeltelijk uitbesteden van het onderhoud kan leiden tot een vermindering van het aantal onderhoudslocaties. De gedetailleerde consequenties moeten nog worden vastgesteld in de vervolgfases.

Internationale en interdepartementale samenwerking

Uit de *benchmark* met de belangrijkste Navo-partners Duitsland en het Verenigd Koninkrijk is gebleken dat er geen mogelijkheden zijn voor internationale samenwerking. Het vervoersconcept van Duitsland voorziet in pantserwielvoertuigen en wijkt dus fundamenteel af van het Nederlandse concept van operationele wielvoertuigen. De ontwikkelingen in het Verenigd Koninkrijk lijken in de richting te gaan van niet-beschermbare voertuigen. De ontwikkelingen bij de Navo-partners zullen in de vervolgfases van dit project nauwgezet worden gevolgd.

Interdepartementaal worden vooralsnog geen samenwerkingsmogelijkheden onderkend. Wel zal de verwerving van voertuigen die geschikt zijn voor het dragen van de 10 en 20 voet modules van politie en brandweer, leiden tot een nog effectievere nationale bijdrage van Defensie in het kader van de civiel-militaire samenwerking.

Mogelijkheden tot inschakeling wetenschappelijk onderzoek

Tijdens de uitvoering van dit project zal behoefte bestaan aan ondersteuning door TNO. Deze ondersteuning zal onder meer zijn gericht op een nadere uitwerking van de eisen, een beoordeling van aanbiedingen en kennisvergaring over en de normering van beschermingstechnologieën.

Mogelijkheden tot inschakeling van de Nederlandse industrie

Afhankelijk van de verwervingsstrategie zal worden gezien of en op welke wijze de Nederlandse industrie, bij de vervulling van deze behoefte, kan worden betrokken. De aard van de te verwerven producten leidt hoogstwaarschijnlijk tot toepassing van de Europese aanbestedingsregels. Hierbij zijn kansen aanwezig voor de Nederlandse industrie. Eerdere ervaringen hebben uitgewezen dat de Nederlandse industrie op deze gebieden voldoende competitief is.

Milieu

De vervanging van de huidige voertuigen door moderne, kwalitatief hoogwaardige voertuigen leidt tot een aanzienlijke reductie van de milieubelasting. Deze voertuigen zullen aan aanzienlijk hogere emissienormen

voldoen dan de huidige voertuigen. Daardoor wordt de uitstoot van CO₂ en roet sterk verminderd.

Voortzetting project

Met deze brief heb ik u geïnformeerd over het project «Defensiebrede vervanging operationele wielvoertuigen». Dit project wordt uitgevoerd met een gecombineerde B/C-fase en gescheiden D-fasen. U zult over het verloop van het project worden geïnformeerd met een gecombineerde B/C-brief en met afzonderlijke D-brieven over de deelprojecten.

De staatssecretaris van Defensie,
J. G. de Vries