

Vergaderjaar 1998–1999

26 396

Vervanging pantservoertuigen M577 en YPR

Nr. 2

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 21 mei 1999

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Defensie over de basisbeschrijving voor het project «vervanging pantservoertuigen» (25 396, nr. 1).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 21 mei 1999.

De vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Valk

De griffier van de commissie,
De Lange

¹ Samenstelling:

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

Plv. leden: Dittrich (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Arib (PvdA), Leers (CDA), Van Oven (PvdA), Weisglas (VVD), Eurlings (CDA), Ter Veer (D66), Van Middelkoop (GPV), Passtoors (VVD), Van der Hoeven (CDA), Vendrik (GL), Lambrechts (D66), Blaauw (VVD), Eisses-Timmerman (CDA), Van Dok-Van Weele (PvdA), Ross-van Dorp (CDA), Karimi (GL), E. Meijer (VVD), Dijksma (PvdA), Marijnissen (SP), Voorhoeve (VVD), Van Gijzel (PvdA), Wilders (VVD) en Apostolou (PvdA).

1, 2, 29 en 34

Kan de regering inzicht geven in het aantal pantservoertuigen dat minder nodig is door de in de Hoofdlijnennotitie aangekondigde vermindering van geplande vervangingsinvesteringen? (pag. 1)

Voor welke fasen van het project zullen de voornemens uit de hoofdlijnennotitie consequenties hebben wanneer deze voornemens uiterlijk in 2000 in de nieuwe Defensienota een definitief karakter krijgen en welke gevolgen heeft dit voor de basisbeschrijving (pag. 1)

In de nu voorliggende basisbeschrijving wordt slechts beperkt ingegaan op fase 2 van het project, omdat de behoeftestelling en daarmee de materieelkeuze voor deze fase niet eerder dan 2010 wordt voorzien. Fase 1 omvat f 3,5 miljard, fase 2 f 2,1 miljard. De voornemens uit de Hoofdlijnennotitie, onder meer het opheffen van drie mobilisabele tankbataljons, zullen consequenties hebben voor het grote project «vervanging pantservoertuigen», aldus de regering. Deze voornemens zijn in de basisbeschrijving echter nog niet meegenomen. Uiterlijk in 2000, in de dan te verschijnen Defensienota, zullen de voornemens een definitief karakter krijgen. Voor welke fase(n) van het project zullen de voornemens consequenties hebben? Wat betekent dit met betrekking tot de basisbeschrijving? (pag. 10)

De mogelijke verminderingen als gevolg van de Hoofdlijnennotitie, zoals het opheffen van 3 mobilisabele tankbataljons, kunnen de kwalitatieve behoefte aan pantservoertuigen beïnvloeden. Aan welke effecten en in welke omvang moet dan worden gedacht? (pag. 11)

De belangrijkste maatregel uit de Hoofdlijnennotitie die gevolgen heeft voor het project «Vervanging Pantservoertuigen» betreft het opheffen van drie mobilisabele tankbataljons. De voorgenomen vervanging van de pantservoertuigen van deze eenheden is evenwel pas voorzien in fase 2, waarvoor de behoeftestelling niet vóór 2010 zal plaatsvinden.

Over een eventuele kwantitatieve bijstelling van de behoefte uit fase 1 zal pas meer duidelijkheid bestaan nadat de voornemens uit de Hoofdlijnennotitie verder zijn uitgewerkt en verfijnd in de Defensienota. Zoals gebruikelijk zal de actualisering van de behoefte in de volgende DMP-fasen worden meegenomen.

De kwalitatieve eisen voor de pantservoertuigen uit fase 1b en fase 2 zijn nog niet definitief vastgesteld. De gevolgen van het opheffen van de drie mobilisabele tankbataljons zijn onderwerp van studie. Die studie moet uitwijzen of de kwalitatieve eisen dienen te worden bijgesteld. In de B-brief voor fase 1b, die voorzien is in 2000, zal hieraan nader aandacht worden besteed.

3

Zijn er verdere bezuinigingen te verwachten op Defensie? Zo ja, zijn deze van invloed op het voorliggende project? (pag. 2)

Er zijn thans geen bezuinigingen voorzien die van invloed zullen zijn op dit project.

4, 5 en 38

Wat is de motivatie voor het onderbrengen van het PWV-project in OCCAR? Welke voordelen zijn hieraan verbonden? (pag. 2)

Wat is vastgelegd in het memorandum of understanding inzake de OCCAR samenwerking als het gaat om de prijs, het aandeel per deelnemer in de ontwikkelings- en productiefase en het tijdschema? (pag. 2)

Kan de regering aangeven in hoeverre financiële overwegingen pleiten voor internationale standaardisatie en aansluiting bij ontwikkelingen en projecten die gaande zijn? (pag. 11)

Eind 1998 hebben Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk een Memorandum of Understanding (MOU) ondertekend voor de gezamenlijke ontwikkeling van een gepantserd wielvoertuig met een optie voor de eerste serie. In dit MOU zijn onder meer de maximale kosten, de bepalingen over de «workshare» en het tijdschema vastgelegd. Als Nederland formeel toetreedt tot het internationale project, zal het MOU worden aangepast.

Tevens is in het MOU vastgelegd dat Occar het management voor dit project voert. Hiermee beogen de drie deelnemende landen onder meer de hoge kosten van de ontwikkeling en de productie van dergelijk modern materieel te verlagen. Binnenkort ontvangt u een brief over de Nederlandse deelneming aan Occar.

Tot de formele overdracht aan Occar zal de projectvoering worden uitgevoerd door een stuurgroep, ondersteund door een aantal werkgroepen en de Duitse overheid als «Contracting Authority».

In algemene zin speelt de financiële overweging vrijwel altijd een rol bij de keuze voor internationale samenwerking en standaardisatie.

6

Hoe ruim zijn de mogelijkheden voor Nederland om in het PWV-project sturing uit te oefenen, gezien het feit dat dit project al in gang is gezet? (pag. 2)

In het trilaterale MOU is overeengekomen dat de huidige stuurgroep na de overdracht van het project aan Occar als «Project Committee» in Occar zal worden opgenomen. Het «Project Committee» zal door de «Board of Supervisors» een nader te bepalen mandaat krijgen. In het huidige trilaterale MOU is vastgelegd dat een besluit unaniem dient te worden genomen, waarbij elk deelnemend land één stem heeft. Uitgangspunt voor Nederland is dat de beoogde deelneming onder dezelfde voorwaarden kan plaatsvinden.

7, 13, 24, 27 en 28

Als gekozen zou worden voor vredesoperaties, humanitaire missies en crisisbeheersing als enige bepalende factor voor de behoeftstelling van pantservoertuigen, waarbij tevens uitgegaan wordt van de mogelijke deelname aan vier operaties tegelijkertijd, welke consequenties zou dat dan hebben voor de keuze voor het soort en de aantallen materieel? (pag. 4)

Als afgezien zou worden van het in mobilisabele reserve houden van pantservoertuigen en zou worden volstaan met een operationele reserve ten behoeve van een internationale inzet, wat zou dat betekenen voor de behoefte van de verschillende soorten genoemde pantservoertuigen? (pag. 6)

Gezien de wisselende intensiteit van inzet in internationale operaties is er mogelijk ook een wisselende behoefte aan vervoerscapaciteit. Zijn de genoemde (geschatte) aantallen pantservoertuigen waaraan behoefte is, geënt op de maximale capaciteit die nodig is bij het ambitieniveau dat Nederland kiest binnen NAVO en internationale operaties? Of is er uitgegaan van een gemiddelde capaciteit? (pag. 9)

Hoe verhoudt de vernieuwing van de YPR'en bij de mobilisabele eenheden zich tot de vermindering van de nadruk die in de Hoofdlijnennotitie op deze eenheden wordt gelegd? (pag. 10)

Komt de doorstroom van «oudere» voertuigen naar de mobilisabele eenheden niet onder druk te staan door de voornemens uit de hoofdlijnennotitie? En wat zijn de gevolgen voor de fase na 2017? (pag. 10)

Zoals in de Hoofdlijnennotitie is uiteengezet, is het beleid gericht op het instandhouden van een krijgsmacht voor alle toegewezen taken. De benodigde aantallen pantservoertuigen berusten op dit uitgangspunt. Mobilisabele eenheden vormen een bijdrage aan de collectieve verdediging en stellen Nederland in staat met een divisie bij te blijven dragen aan het Duits-Nederlandse legerkorps. Gefaseerde invoering van materieel biedt hierbij in bepaalde gevallen een doelmatige oplossing voor de vervanging van materieel van verschillende soorten eenheden. In de theoretische situatie dat geen middelen als mobilisabele reserve worden aangehouden, zou de algemene verdedigingstaak niet langer op de huidige wijze kunnen worden uitgevoerd.

Mobilisabele eenheden vormen niet alleen een essentieel element van de Nederlandse bijdrage aan de Navo voor de bondgenootschappelijke verdediging, maar worden ook steeds belangrijker voor de uitvoering van andere taken. Het materieel wordt veelvuldig ingezet in het kader van vredesoperaties, in aanvulling op de uitrusting van eenheden die worden uitgezonden. Dit is bijvoorbeeld zo bij de bataljons van de luchtmobiele brigade en van het Korps mariniers.

De voorziene parate capaciteit aan pantservoertuigen berust op het in de Hoofdlijnennotitie beschreven operationele ambitieniveau. In fase 1 worden vooral de pantservoertuigen bij de (grotendeels) parate eenheden vervangen. Zoals eerder gemeld zal voor fase 2 een afzonderlijk DMP-traject worden doorlopen. De nieuwste serie voertuigen zal opnieuw worden ingedeeld bij de parate eenheden, waarbij de oudere voertuigen zullen doorschuiven naar het mobilisabele bestand.

8

Wat zijn de redenen om deze omvangrijke operatie nu in gang te zetten en niet uit te stellen totdat, door de uiterlijk in 2000 te verschijnen Defensienota, definitieve duidelijkheid is verkregen over het Nederlands Defensiebeleid voor de komende jaren? (pag. 4)

De behoeftestelling voor het project «vervanging pantservoertuigen» is reeds in 1997 (Kamerstuk 25 000 X nr. 74) aan de Kamer aangeboden. Zoals ik in mijn brief van 5 februari 1999 stelde, staat de noodzaak tot vervanging van de huidige pantservoertuigen niet ter discussie. De basisbeschrijving is een inventariserend document op basis van de behoeftestelling en bevat geen nieuwe elementen.

Wel kan de Defensienota gevolgen hebben voor de kwantitatieve behoefte. Besluitvorming over de aanschaf van de serie voor de eerste fase is op zijn vroegst voor 2003 voorzien. De volgende DMP-fasen bieden daarom voldoende mogelijkheden om de kwantitatieve behoefte aan te passen aan de Defensienota.

9

Kan er inzicht worden gegeven in hoe de aanschaf van nieuwe pantservoertuigen aan zal sluiten bij het nieuwe Strategisch Concept van de NAVO? (pag. 5)

In het nieuwe Strategische Concept van de Navo is naast de collectieve verdediging, ook het uitvoeren van vredesoperaties als taak opgenomen. Geheel in lijn met het Strategische Concept en de Hoofdlijnennotitie zullen daarom de nieuwe pantservoertuigen geschikt moeten zijn voor optreden in het gehele spectrum van taken.

In hoeverre is het wenselijk om voor de verdediging van het bondgenootschappelijk gebied over andersoortig materieel te beschikken dan voor taken in het kader van crisisbeheersingsoperaties? (pag. 5)

Het beleid is erop gericht hetzelfde materieel zowel in het kader van de bondgenootschappelijke verdediging als voor vredesoperaties te gebruiken. Er is een aantal belangrijke redenen waarom het niet gewenst is voor beide taken met verschillend materieel te opereren. Operationeel en doctrinair is het ongewenst dat er binnen één eenheid verschillend materieel met verschillende karakteristieken bestaat. Een tweede bezwaar is dat de logistieke component van de eenheid groter moet worden, wat minder doelmatig is. Daarnaast zal op het gebied van opleidingen en training personeel moeten worden voorbereid op de twee soorten materieel, wat zal leiden tot een aanzienlijk grotere opleidingsinspanning. Ten slotte is een dergelijke optie uit financieel oogpunt erg onaantrekkelijk. Wel is het, onder meer onder de voorwaarde dat het materieel voldoet aan de gestelde eisen, acceptabel dat mobilisabele eenheden over ouder materieel beschikken dan parate eenheden.

11 en 16

Wat voor tekortkomingen kent de M577 op het gebied van arbeidsomstandigheden en milieu? Horen bij de belangrijkste kwalitatieve eisen waaraan de nieuwe voertuigen moeten voldoen ook eisen op die terreinen? (pag. 6)
Wordt bij de kwalitatieve eisen aan nieuwe voertuigen ook speciaal gelet op het brandstofverbruik (dit ook in verband met het one-fuel concept en met de emissie van schadelijke stoffen)? (pag. 7)

De huidige tekortkomingen op het gebied van arbeidsomstandigheden en milieu hebben vooral betrekking op het geluids- en trillingsniveau in de voertuigen en op de uitlaatemissie.

De operationele ontwikkelingen vragen voor de nabije toekomst ook om hogere prestaties op het gebied van onder andere bescherming, mobiliteit, vuurkracht, ergonomie en milieuwetgeving. De nieuwe voertuigen, die de huidige YPR 765 en M577 gaan vervangen, zullen aan deze eisen moeten voldoen. Met het oog op de relatief lange levensduur van deze voertuigen, is ook groeipotentieel op al deze gebieden een vereiste. In dit kader zullen de toekomstige voertuigen voldoen aan de huidige wetgeving voor de emissie van uitlaatgassen. De motor zal ook geschikt moeten zijn voor de toepassing van het one-fuel concept.

12 en 42

Bestaat er al enig zicht op de belangstelling vanuit het buitenland voor de overtollige voertuigen? (pag. 6)
Welke plannen bestaan er ten aanzien van het afstoten van het te vervangen materieel en welke consequenties heeft dat voor de financiële planning? (pag. 12)

In het kader van dit vervangingsproject zullen de eerste voertuigen op zijn vroegst in 2007 vrijkomen voor afstoting. Er is thans dan ook nog geen zicht op concrete belangstelling van derden.

Het is gebruikelijk om in het projectbudget geen rekening te houden met de eventuele verkoopopbrengst van materieel.

14, 15 en 33

Kunnen de YPR'en die momenteel bij de parate eenheden in gebruik zijn in gebruik blijven tot 2007 zonder dat updates en extra onderhoud nodig zijn? In hoeverre vormen de lage mobiliteit en gebrekkige uitrustings-

mogelijkheden van deze voertuigen nu reeds een probleem bij deelname aan bijvoorbeeld internationale oefeningen of eventuele crisis-beheersingsoperaties? (pag. 6, 7)

Met hoeveel tijd kan de technische levensduur van de YPR worden verlengd? (pag. 7)

Wat houdt het levensduurverlengend onderhoud van de YPR'en die na 2017 worden afgestoten precies in, en welke kosten brengt dat onderhoud met zich mee? (pag. 10, 14)

Alle parate YPR-voertuigen worden thans in het kader van het «YPR 2000» programma onderhouden en in beperkte mate gemodificeerd, waarmee de thans voorziene gebruiksduur tot 2007 bij de parate eenheden wordt verzekerd.

Hoelang de technische levensduur kan worden verlengd, is onder meer afhankelijk van de beschikbaarheid van reservedelen. Vanaf het moment dat bepaalde reservedelen niet meer leverbaar zijn, moet worden ingeteerd op de aanwezige voorraden van reservedelen. Daarna kan alleen door modificatieprogramma's de technische levensduur worden verlengd. Vooralsnog worden geen problemen voorzien met de beschikbaarheid van reservedelen.

Thans wordt een nadere studie uitgevoerd naar de exacte inhoud van het levensduurverlengend onderhoud aan de YPR-voertuigen die pas na 2017 zullen worden vervangen. De nadruk ligt op de verlenging van de technische levensduur. Naar verwachting blijven de kosten hiervan binnen het thans geraamde bedrag van f 125 miljoen. In het kader van het Defensie Materieelkeuze Proces zult u met de B-brief voor fase 1b nader worden geïnformeerd over de inhoud van het levensduurverlengend onderhoudsprogramma.

De lage mobiliteit van de YPR vormt reeds nu een operationele beperking in die situaties waarbij de YPR samen met de Leopard-2 gevechtstank operationeel moet optreden. Daarnaast is bij de huidige vredesoperaties gebleken dat het volume van de YPR ontoereikend is om alle benodigde uitrusting mee te nemen.

17, 19, 21, 37, 39 en 54

Moet de eerste alinea van pagina 8 zo begrepen worden dat voor crisisbeheersingsoperaties rupsvoertuigen het meest geschikt zijn?

Wanneer wordt de definitieve keuze gemaakt voor wiel- of voor rupsvoertuigen? (pag. 8)

In de brief wordt gesproken over onderscheid tussen het wiel- en het pantserrupsvoertuig daar waar het gaat om de inzet. Het wielvoertuig zou beter geschikt zijn voor de uitvoering van taken in het lage deel van het geweldsspectrum, het pantserrupsvoertuig voor het hogere deel. Hoe krijgt dit onderscheid straks in de praktijk zijn beslag als het gaat om daadwerkelijke uitzending? Vooraf is toch nooit vast te stellen hoe een conflict verloopt? Is de regering, gezien de in Bosnië opgedane ervaring, niet van mening dat de middelen geschikt moeten zijn voor zowel inzet in het hoge als in het lage deel van het geweldsspectrum? (pag. 8)

Welke invloed heeft de te verwachten Amerikaanse keuze voor rupsvoertuigen, en de afweging dien aangaande bij andere landen binnen de NAVO, voor de Nederlandse afweging om de huidige voertuigen door wiel- dan wel rupsvoertuigen te vervangen? (pag. 11)

Uit de tekst op pagina 11 valt op te maken dat voor fase 1b de mogelijkheid tot het kiezen voor een ander voertuig dan voor fase 1a wordt opengehouden. Is dit juist? Zo ja, hoe verhoudt dit zich tot het vanuit operationeel oogpunt wenselijke streven naar standaardisatie van materieel? op welk moment wordt wel een definitieve keuze gemaakt?

Wat is de relatie tussen de keuze voor wielvoertuigen bij de LVB's en de keuze voor wielvoertuigen ter vervanging van de overige gepantserde voertuigen binnen de verkenningseenheden? (pag. 15)

In mijn brief van 5 februari 1999 heb ik gemeld dat op sommige gebieden een rupsconcept voordelen biedt en op andere een wielconcept. Er wordt gezocht naar een optimale balans tussen operationele, logistieke, opleidingstechnische en financiële overwegingen.

In de A-brief van 18 april 1997 (Kamerstuk 25 000 X, nr. 74) is reeds de keuze voor een wielconcept voor fase 1a gemeld. De argumenten die bij deze keuze een rol hebben gespeeld zijn uitgebreid aan de orde gesteld. In mijn brief van 5 februari 1999 heb ik bevestigd dat het feit dat het Licht Verkennings- en Bewakingsvoertuig (LVB) een wielvoertuig is, ertoe heeft bijgedragen dat voor fase 1a voor het wielconcept is gekozen.

Voor fase 1b (de vervanging van alle YPR'en bij de parate eenheden) wordt een studie verricht naar het concept – rups of wiel of een combinatie hiervan – dat voor alle in de Hoofdlijnennotitie verwoorde taken geschikt is. In het kader van de studie worden nauwlettend de ontwikkelingen bij onze bondgenoten, waaronder de Verenigde Staten, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk, gevolgd. In de eerste helft van 2000 zult u in het kader van het Defensie Materieelkeuze Proces nader worden geïnformeerd over de resultaten van de voorstudiefase voor fase 1b.

18

Wanneer bereikt de Leopard-2 het einde van zijn technische en operationele levensduur (pag. 8)?

De «End Life Of Type» (ELOT) van de Leopard 2A5 wordt nu voorzien voor het jaar 2015.

20, 23, 44, 45, 47, 50 en 51

Op welke basis is de gemiddelde prijs van voertuigen (2590 miljoen voor 590 stuks) tot stand gekomen, gezien de onduidelijkheid omtrent de te maken keuze voor wiel- dan wel rupsvoertuigen? Of gaat het bij de f 2590 miljoen om een maximumbedrag waarbinnen de verhouding tussen rups- en wielvoertuigen nog vastgelegd moet worden? Hoe is dit bedrag opgebouwd? Of is in de basisbeschrijving wel rekening gehouden met een bepaald aantal rupsvoertuigen? Zo ja, welk aantal? (pag. 8)

Is alleen voor fase 1a van het project een definitieve keuze gemaakt tussen rups- en wielvoertuigen? Indien nog niet voor fase 1b, hoe kan dan al wel een bedrag voor die periode begroot zijn? Welke factoren spelen, naast inzetbaarheid in een bepaald deel van het geweldsspectrum, mee bij de definitieve keuze? (pag. 8, 13)

Hoe komt het dat de totale projectsom al twee jaar ongewijzigd f 5,6 miljard bedraagt? Hoe is voorzien in de extra kosten van inflatie? (pag. 12)

In de basisbeschrijving is aangenomen dat een pantserwielvoertuig circa f 3 miljoen zal kosten en een pantserrupsvoertuig circa f 6 miljoen. Fase 1 betreft de vervanging door uitsluitend pantserswielvoertuigen. Bij de behoeftestelling (25 000 X, nr. 74) werd nog geen keuze gemaakt voor een wiel- of rupsvoertuig in fase 1b. De gemiddelde prijs van de voertuigen in fase 1b is op basis van de gegevens te berekenen op f 4,4 miljoen (f 2590 miljoen voor 590 stuks). Waarop is dit bedrag gebaseerd? Is in de basisbeschrijving gerekend met een bepaald aantal rupsvoertuigen? Zo ja, om hoeveel rupsvoertuigen gaat het? Zo nee, waarom is in fase 1b dan niet gerekend met f 3 miljoen per stuk voor een wielvoertuig? (pag. 12)

De totale verwervingskosten zijn in 1998 vastgesteld op f 5600 miljoen. Wordt het toen geraamde bedrag elk jaar niet alleen bijgesteld op basis van gegevens over inflatie, maar ook over eventuele wijzigingen in het

project? Ligt de totale raming nog steeds op het toen vastgestelde bedrag? Zo nee, hoe hoog is het bedrag nu? Wat zijn, naast de genoemde verwervingskosten, de kosten van levensverlengend onderhoud en afstoting van het huidige bestand van pantservoertuigen? (pag. 12) Is er intussen meer duidelijkheid ontstaan over de precieze kosten van een gepantserd wielvoertuig en een rupsvoertuig, of moet voorlopig nog worden uitgegaan van de ramingen van f 3, resp. f 6 miljoen? (pag. 13) Kan een inschatting worden gemaakt van de financiële overschrijdingsrisico's? (pag. 13)

In de A-brief van 18 april 1997 (Kamerstuk 25 000 X nr. 74) over de vervanging van de pantservoertuigen M577 en YPR werd uitgegaan van verwervingskosten van f 3400 miljoen voor de eerste fase van het project en f 5600 miljoen voor het totale project. Bij de raming van deze bedragen werd rekening gehouden met de behoefte aan een combinatie van gevechtsvoertuigen en afgeleide versies.

Voor fase 1a is de behoefte gesteld op 210 gepantserde wielvoertuigen. Voor fase 1b is een behoefte aan 590 voertuigen geformuleerd, waarvan ongeveer 360 afgeleide versies. Binnen laatstgenoemde categorie is een aantal (ongeveer 95 stuks) voertuigen onderkend die eveneens zullen zijn uitgerust met relatief complexe en kostbare (wapen)systemen (bijvoorbeeld het bergingsvoertuig). Bij de raming van de projectkosten voor fase 1 is destijds aangenomen dat de stuksprijs van de voertuigen voor fase 1a en van de afgeleide versies voor fase 1b (met uitzondering van de voertuigen met complexe (wapen-)systemen) ongeveer f 3 miljoen zal bedragen. Voor de gevechtsvoertuigen van fase 1b is uitgegaan van een stuksprijs van f 6 miljoen, enerzijds omdat de voorziene wapensystemen kostbaar zijn, anderzijds ook omdat vooralsnog is aangenomen dat deze voertuigen van een rupsonderstel zullen worden voorzien (hierover is evenwel nog géén beslissing genomen). Daarnaast is in de kostenramingen ook rekening gehouden met bijkomende kosten, zoals de initiële logistieke ondersteuning.

Genoemde bedragen berusten op het prijspeil van 1996. Bovengenoemde behoeften en financiële ramingen zullen in de komende DMP-documenten op basis van de (voor)studieresultaten worden aangepast. Daarbij zal naast een aanpassing van de prijspeildatum ook een risicoanalyse worden opgenomen. Inmiddels is in de basisbeschrijving de financiële planning voor fase 1 aangepast tot f 3500 miljoen (prijspeil 1998).

In het projectbudget voor fase 1 is f 125 miljoen gereserveerd voor een levensduurverlengend onderhoudsprogramma aan die voertuigen die nog tot na 2017 in de organisatie blijven. Zoals gebruikelijk is in het budget geen rekening gehouden met eventuele afstotingskosten en eventuele verkoopopbrengsten.

Met betrekking tot de keuze wiel of rups is voor fase 1a de keuze gemaakt voor gepantserde wielvoertuigen. Voor fase 1b moet nog een besluit worden genomen. Daarover zult u in 2000 met een B-brief worden geïnformeerd.

22

Waarop is de eis gebaseerd dat de hoofdbewapening in staat moet zijn tanks tot op een afstand van 600 meter uit te schakelen? (pag. 8)

Het optreden van de pantserinfanterie zal voor een groot deel in bebouwd of bebost gebied worden uitgevoerd. Dit soort terrein kenmerkt zich door beperkte schootsvelden van ongeveer 600 meter. Het is te verwachten dat vijandelijke tanks ook in gebieden met deze beperkte schootsvelden zullen

optreden. De duelsituatie met deze tanks zal waar mogelijk worden vermeden. In het geval van plotseling opduikende vijandelijke tanks in dit soort terrein, moet de bewapening van het gevechtsvoertuig van de pantserinfanterie in het kader van zelfverdediging in staat zijn deze doelen (tijdelijk) uit te schakelen.

25, 43, 46 en 48

Zijn ook Nederlandse bedrijven betrokken bij fase 1? (pag. 10)

Welke rol speelt SP Aerospace en Vehicle Systems in Geldrop in de vervangingsoperatie en hoe verhoudt deze rol zich tot die van de firma Stork? (pag. 12)

Wat zijn de mogelijkheden van de Nederlands Defensie-industrie om een bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van het basisvoertuig en de productie van de serie? (pag. 12)

Welke rol spelen overwegingen aangaande de werkgelegenheid in ons land bij de onderhandelingen over Nederlandse deelname aan het PWV-project? (pag. 12)

Zoals in mijn brief van 5 februari jl. is gesteld, biedt het Duits/Frans/Britse project «PWV» mogelijkheden voor deelneming door de Nederlandse industrie. De inschakeling van de Nederlandse industrie bij de ontwikkeling en de productie vormt daarom ook een belangrijke voorwaarde voor Nederlandse deelneming aan het project. Met het oog op een Nederlandse industriële bijdrage heeft Stork reeds in 1997 de verantwoordelijkheid op zich genomen om als penvoerder/coördinator van de Nederlandse industrie op te treden in de besprekingen met het internationale consortium.

SP Aerospace en Vehicle Systems is een van de bedrijven die in aanmerking komen om een deel van de aan Nederland toe te wijzen werkpakketten uit te voeren. Nadat de onderhandelingen over een mogelijke Nederlandse deelneming zijn afgerond zult u, overeenkomstig het Defensie Materieelkeuze Proces, over de resultaten worden geïnformeerd. Daarbij zal, in nauw overleg met het ministerie van Economische Zaken, ook aandacht worden besteed aan de wijze van inschakeling van de Nederlandse industrie.

26

Welke zekerheid is er bij deelname in Europees verband dat het tijdschema van fase 1 wordt gehaald? (pag. 10)

Volgens de meest actuele plannen wordt de eerste serie voor Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk vanaf begin 2006 geleverd. Na afloop van de onderhandelingen over de deelneming van Nederland, zult u in de B/C-brief voor fase 1a, later dit jaar, nader worden geïnformeerd over het tijdschema voor Nederland en eventuele daaraan verbonden risico's.

30 en 31

Voor het parate deel (waarvoor de behoefte formeel reeds is gesteld; zie stuk nr. 25 000 X, nr. 74) staat de vervanging niet ter discussie. Om hoeveel pantservoertuigen gaat het in het parate deel? Drukt de vervanging van deze pantservoertuigen ook op het budget van dit project? (pag. 10)

In de eerste fase zullen alle M577- en YPR-voertuigen bij de verkennings-eenheden worden vervangen. Zitten daar ook mobilisabele componenten bij? Zo ja, om welke en hoeveel voertuigen gaat het dan? (pag. 10)

In de A-brief van 18 april 1997 is de totale vervangingsbehoefte becijferd op ongeveer 1340 gepantserde voertuigen. Voor fase 1 van het project is de behoefte gesteld op 800 (210 + 590) stuks. Voor de overige 540

voertuigen, die zijn ingedeeld bij volledig mobilisabele eenheden (fase 2), zal later afzonderlijk het DMP-proces worden doorlopen. In het geraamde projectbudget van f 5600 miljoen is de vervanging van alle pantservoertuigen inbegrepen.

Rekening houdend met de voornemens uit de Hoofdlijnennotitie, zullen van de 800 voertuigen uit fase 1 ongeveer 90 voertuigen worden ingedeeld bij volledig mobilisabele eenheden.

32

In welk opzicht zal rekening gehouden moeten worden met het kwalitatief onderscheid tussen de YPR'en van de parate en van de mobilisabele eenheden bij de uitvoering van taken inzake de bondgenootschappelijke verdediging? Welke problemen kan dat onderscheid met zich meebrengen? (pag. 10)

De capaciteiten van de deels parate en van de mobilisabele eenheden zullen na de uitvoering van fase 1 kwalitatief verschillen op het gebied van mobiliteit, vuurkracht, bescherming, command & control en beschikbare ruimte voor de infanteristen en hun uitrusting. Andere aandachtsgebieden in verband met het onderscheid zijn de afwijkende opleiding en training, de beperkte mogelijkheden tot onderlinge uitwisselbaarheid en de afwijkende logistieke ondersteuning. Deze verschillen zijn uit operationeel oogpunt echter aanvaardbaar, aangezien al het materieel aan de minimum gestelde eisen van operationele inzetbaarheid blijft voldoen. Bij de planning en uitvoering van operaties moet de operationele commandant rekening houden met de verschillen.

35

Het onderhavige grote project is aangemerkt als een niet-gemandateerd project. Hoe is verzekerd dat de bewindslieden ten behoeve van hun besluitvorming kennis kunnen nemen van alle relevante rapportages van het projectteam? De taken, samenstelling en werkwijze van het projectteam zijn vastgelegd in een instellingsbeschikking. Is deze instellingsbeschikking betrokken in het accountantsonderzoek? (pag. 14)

De bewindslieden worden ten minste eens per half jaar geïnformeerd over de actuele stand van zaken van het project «Vervanging pantservoertuigen». Tussentijds worden de bewindslieden zo nodig op de hoogte gesteld van de ontwikkelingen. In de brief van 30 maart jl. over de verbetering van de interne en externe communicatie heb ik aandacht besteed aan de instrumenten die daarvoor beschikbaar zijn.

De instellingsbeschikking waarin de taken, samenstelling en werkwijze van het projectteam zijn vastgelegd, is tijdens het onderzoek van de Defensie Accountantsdienst mede beoordeeld.

36

Waarom wordt voor slechts een klein deel van de vervangende voertuigen deelgenomen aan het Europese samenwerkingsverband? (pag. 11)

Het Europese samenwerkingsproject beperkt zich tot de ontwikkeling van een gepantserd wielvoertuig. De keuze voor wielvoertuigen in fase 1a sluit daarbij aan. Voor fase 1b en fase 2 moet de keuze nog worden gemaakt. Indien wordt besloten (een deel van) de behoefte uit fase 1b met een gepantserd wielvoertuigen in te vullen, zal het PWV-voertuig een van de alternatieven zijn die nadrukkelijk in beschouwing worden genomen.

40 en 41

Hoe verhouden de kosten van deelname aan het Italiaanse project zich tot die van het Duits/Frans/Britse project? (pag. 11)

Levert het Italiaanse project vanuit het oogpunt van operationele eisen problemen voor deelname op? Zo ja, aan welke operationele eisen voldoet het project niet? (pag. 11)

Tijdens het onderzoek dat is voorafgegaan aan de behoeftestelling zijn er mogelijkheden onderkend om deel te nemen aan de ontwikkelingsfase van het internationale PWV-project. Dit in tegenstelling tot het Italiaanse project dat geen mogelijkheden meer bood voor participatie in de ontwikkeling. Omdat samenwerking met Italië ook om operationele redenen minder voor de hand ligt dan samenwerking met Duitsland, onze partner in het gemeenschappelijke legerkorps, is gekozen voor deelneming aan het PWV-project. Dit is in de A-brief van 18 april 1997 toegelicht. De mogelijkheden en de financiële gevolgen van deelneming aan het Italiaanse project zijn dan ook niet verder beschouwd.

49

Waarom is ervoor gekozen om in uitgaafartikel 04.22 in de Defensiebegroting 1999 zowel de uitgaven voor grote project «vervangingspantservoertuigen» als voor bijvoorbeeld de verbetering van de Leopard-II te boeken? Kan de regering in het vervolg de inzichtelijkheid en controleerbaarheid op dit punt verbeteren? (pag. 12, 13)

In de defensie-begroting raamt de Koninklijke landmacht de investeringen in groot materieel en infrastructuur in het artikel U 04.22. In de begroting is dit artikel gesplitst in dertien artikelonderdelen, waarin samenhangende investeringsprojecten zijn samengevoegd. De meerjarige begrotingsbedragen per artikelonderdeel worden van een beleidsmatige toelichting voorzien, waarbij de grotere, beleidsmatig relevante projecten afzonderlijk zichtbaar worden gemaakt. Deze benadering bevordert de inzichtelijkheid en de controleerbaarheid van de ramingen.

52

Wanneer de vervanging binnen de gestelde personeelsplafonds wordt uitgevoerd, welke zijn deze plafonds dan? Kan worden aangegeven wat de huidige omvang is en de toekomstige? (pag. 13)

De invoering van nieuwe pantservoertuigen mag niet leiden tot een overschrijding van het personeelsplafond van de Koninklijke landmacht. Het vastgestelde plafond voor 1999 bedraagt 34 028 (8808 burgers, 10 951 BOT-militairen en 14 269 BBT-militairen). Het totale personeelsplafond wordt jaarlijks geactualiseerd met een planningshorizon van vijftien jaar.

53

Blijkens de brief is in december 1998 een memorandum of understanding ondertekend tussen de Duitsers, Britten en Fransen. Onderhandelingen over de Nederlandse deelname aan het internationaal project voor de eerste 210 pantservoertuigen zijn gestart. Over de Nederlandse deelname aan het materieelagentschap OCCAR wordt nog gesproken. De toezegging is gedaan dat de Kamer separaat op de hoogte wordt gesteld van de resultaten. Daarbij zal aandacht worden besteed aan de eerdere vraag hoe de mogelijkheden voor parlementaire controle zoveel mogelijk in stand worden gehouden. Betekent dit concreet dat de Kamer slechts achteraf zal worden geïnformeerd over aansluiting bij het Duits/Brits/Franse project en over deelname aan OCCAR? Wat zijn de randvoorwaarden (met name ten aanzien van parlementaire controle) die aan de onderhandelingen over een te tekenen memorandum of understanding en deelname aan OCCAR worden gesteld? (pag. 14)

De parlementaire controle zal door de onderbrenging van het project «PWV» bij het materieelagentschap Occar niet nadelig worden beïnvloed. Het Defensie Materieelkeuze Proces blijft onverkort van toepassing.

Conform eerdere toezeggingen zult u over de Nederlandse deelneming aan Occar afzonderlijk worden geïnformeerd.

55

Op welke termijn zullen de Patria's buiten dienst worden gesteld? (pag. 15)

De levensduur van de Patria-voertuigen is, afhankelijk van de gebruiksintensiteit, geschat op tien tot vijftien jaar. Uitgaande van deze prognose zullen de voertuigen in de periode 2009 tot 2014 buiten dienst worden gesteld.

56

Bevat een accountantsrapport van één pagina wel voldoende gegevens om tot een afgewogen oordeel te kunnen komen over de toereikendheid van de projectorganisatie en de betrouwbaarheid van de financiële informatie? Zo nee, is de regering bereid een uitgebreider accountantsrapport te laten opstellen? (bijlagen)

Conform de procedureregeling grote projecten en de door de Vaste Commissie voor Defensie van de Tweede Kamer geformuleerde controlebehoefte heeft de Defensie Accountantsdienst (DEFAC) haar controlewerkzaamheden gericht op de toereikendheid van de projectorganisatie en de betrouwbaarheid van de financiële informatie zoals beschreven in de basisbeschrijving. Het accountantsrapport bevat het oordeel van de DEFAC ten aanzien van beide onderwerpen.

Een controle van DEFAC wordt verricht overeenkomstig algemeen aanvaarde richtlijnen. De controle dient zodanig te worden ingericht en uitgevoerd dat met een redelijke mate van zekerheid kan worden gesteld dat de (financiële) rapportage geen onjuistheden van materieel belang bevat.

Daarmee heeft de DEFAC voldaan aan de gestelde informatiebehoefte. Een uitgebreider accountantsrapport acht ik dan ook niet nodig.