
Vergaderjaar 1999–2000

26 396

Vervanging panstervoertuigen M577 en YPR

Nr. 3

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 6 maart 2000

Het project «Vervanging Pantservoertuigen M577 en YPR» is door u op 26 juni 1997 aangemerkt als groot project. In dat verband bood ik u op 5 februari 1999 (Kamerstuk 26 396, nr. 1) de basisbeschrijving aan.

In bijlage bied ik u de eerste jaarrapportage over het project aan. Deze rapportage beschrijft de stand van zaken per januari 2000.

Tevens is gevoegd het door de Defensie Accountantsdienst uitgebrachte rapport terzake met nummer N2000000443 van 29 februari 2000.¹

De Staatssecretaris van Defensie,
H. A. L. van Hoof

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

EERSTE JAARRAPPORTAGE VERVANGING PANTSERVOERTUIGEN M577 en YPR STAND VAN ZAKEN JANUARI 2000

Inleiding

Met de brief van 26 juni 1997 heeft de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal het project «vervanging pantservoertuigen M577 en YPR» aangemerkt als groot project. Op 5 februari 1999 (Kamerstuk 26 396, nr. 1) bood ik u de gevraagde basisbeschrijving aan.

Deze jaarrapportage sluit aan op de basisbeschrijving en geeft de stand van zaken per januari 2000 weer.

Algemeen

Met de brief van 18 april 1997 (Kamerstuk 25 000 X, nr. 74) bent u ingelicht over de behoefte van de Koninklijke landmacht aan nieuwe pantservoertuigen ter vervanging van de pantserrupscommandovoertuigen van het type M577 en de pantserrupsvoertuigen van het type YPR 765. Ik heb u gemeld dat de totale vervanging van de ongeveer 1600 stuks pantservoertuigen gefaseerd zal worden uitgevoerd:

- fase 1a: de vervanging van de YPR'en ingedeeld bij alle verkenningseenheden en alle M577 voertuigen door een pantserwielvoertuig;
- fase 1b: de vervanging van de overige YPR'en bij de parate eenheden door een pantserwiel- en/of pantserrupsvoertuig;
- fase 2: de vervanging van de YPR'en bij de niet parate eenheden na 2017, waarbij de nieuwste voertuigen zullen instromen bij de parate eenheden en de oudere voertuigen doorstromen naar reserve eenheden.

Per fase wordt het Defensiematerieelkeuzeprocess (DMP) doorlopen.

Met de brief van 18 april 1997 hebt u de behoeftestelling voor fase 1 ontvangen. Ik heb u daarbij gemeld dat in fase 1a is gekozen voor aansluiting bij het Duits/Frans/Britse samenwerkingsverband «Gepantzertes Transport Kraftfahrzeug/Vehicule Blindée Combat d'Infanterie/Multi Role Armoured Vehicle». De Nederlandse benaming voor dit project is «Pantserwielvoertuig» (PWV). De behoeftestelling voor fase 2 is niet vóór 2010 voorzien.

Met deze rapportage informeer ik u over de stand van zaken van het project «Vervanging Pantservoertuigen» in het algemeen en over de ontwikkelingen in het deelproject «PWV» in het bijzonder.

De operationele behoefte

Algemeen. In de basisbeschrijving is uiteengezet dat het militair-operationele onderscheid tussen operaties in het kader van de bondgenootschappelijke verdediging en vredesoperaties steeds verder vervaagt. Daarnaast hebben de ervaringen van de afgelopen jaren geleerd dat het noodzakelijk noch wenselijk is om aparte organisatiestructuren en capaciteiten voor beide hoofdtaken in stand te houden. Het met organieke eenheden en middelen kunnen vervullen van beide hoofdtaken stelt soms wel specifieke eisen aan de organisatie, het personeel en de middelen.

Pantservoertuigen zijn onmisbaar bij de uitvoering van beide hoofdtaken. Samen met tanks vormen zij de kern van de gemechaniseerde eenheden van de Koninklijke landmacht en vervullen zij de onmisbare rol van platform dat vuurkracht, mobiliteit, bescherming en commandovoeringssystemen combineert.

De kwalitatieve behoefte

In de basisbeschrijving zijn de algemeen geldende eisen voor het pantservoertuig op het gebied van mobiliteit, commandovoering & inlichtingen, bescherming en vuurkracht geformuleerd. Uitgaande van het beoogde gebruik zijn per cluster van voertuigtypen specifieke eisen opgesteld. De destijds geformuleerde eisen zijn in algemene zin nog steeds actueel. Ook geldt nog dat voor een aanzienlijk deel van de nieuwe behoefte, op basis van de geformuleerde eisen, nog een definitieve keuze tussen wiel- en rupsonderstel moet worden gemaakt.

In het afgelopen jaar is de in de basisbeschrijving genoemde behoefte zowel kwantitatief als kwalitatief verfijnd en, mede naar aanleiding van de Defensienota, geactualiseerd.

Voorshands lijkt het er op dat in de toekomstige behoefte aan pantservoertuigen kan worden voorzien door de invoering van drie typen pantservoertuigen:

- een groot gepantserd wielvoertuig;
- een klein gepantserd wielvoertuig;
- een pantserinfanterie gevechtsvoertuig.

Groot pantserwielvoertuig. Voor eenheden die in de voorste lijn of direct daarachter optreden en in beginsel het duel vermijden, en die over een voertuig met voldoende laadvermogen moeten beschikken, gaat de voorkeur uit naar een groot pantserwielvoertuig. Dit voertuig zal bij nagenoeg alle gevechts- en gevechtssteuneenheden in diverse uitvoeringen worden ingedeeld. Evenals in fase 1a worden nu ook voor een deel van de behoefte in fase 1b pantserwielvoertuigen voorzien. In eerste instantie zijn een gewondentransport-, een «Battle Damage Repair», een commando- en een vrachtversie voorzien. Echter ook een mortier- en genieversie zullen op termijn noodzakelijk zijn. Voor de behoefte aan een groot pantserwielvoertuig biedt het project «PWV» concrete mogelijkheden. Deze rapportage gaat verderop in detail in op de stand van zaken van het project «PWV».

Klein pantserwielvoertuig. Voor de eenheden die in de voorste lijn optreden, maar direct gevechtscontact met een tegenstander zo mogelijk vermijden en zich heimelijk dienen te verplaatsen, is een klein pantserwielvoertuig voorzien. Dit voertuig zal worden ingedeeld bij de tirailleurs van de verkenningsseenheden, bij de genieverkenningploegen en bij de antitankploegen en als commandovoertuig in het mortierpeloton. In de Defensienota is al aangekondigd dat voor deze behoefte wordt gedacht aan een voertuig met vergelijkbare kenmerken als het licht verkennings- en bewakingsvoertuig (LVB) Fennek. Zeker uit het oogpunt van familievorming zou het Fennek-voertuig aantrekkelijk zijn. Een definitieve keuze is evenwel nog niet aan de orde en zal pas later in een DMP-brief worden onderbouwd.

Pantserinfanteriegevechtsvoertuig. De eenheden die naast de tanks in de voorste lijn opereren én het duel moeten kunnen aangaan met vergelijkbare pantservoertuigen van de tegenstander, worden uitgerust met een pantserinfanteriegevechtsvoertuig. Indeling van dit voertuig is onder meer voorzien bij de pantserinfanterie. Hoewel de huidige eisen voor een dergelijk gevechtsvoertuig op het gebied van vuurkracht, mobiliteit, bescherming en laadvermogen neigen naar een rupsconcept, is een definitieve keuze nog niet gemaakt. Voor deze behoefte wordt thans een marktverkenning van produktalternatieven uitgevoerd. Behalve «van de plank» leverbare rupsvoertuigen worden ook de ontwikkelingen in het Verenigd Koninkrijk en Duitsland in beschouwing genomen.

Naast bovengenoemde typen voertuigen zijn voor berging en afvoer bergingsvoertuigen nodig. Deze moeten in staat zijn om het toekomstig pantserinfanteriegevechtsvoertuig en de grote pantserwielvoertuigen te bergen.

De kwantitatieve behoefte. De kwalitatieve indeling van de behoefte aan pantservoertuigen en de maatregelen in de Defensienota kunnen consequenties hebben voor dekwantitatieve behoefte. Voor de totale fase 1 wordt thans rekening gehouden met de volgende aantallen:

- ruim 200 kleine pantserwielvoertuigen.
- ruim 400 grote pantserwielvoertuigen;
- ruim 270 pantserinfanteriegevechtsvoertuigen;
- ongeveer 25 bergingsvoertuigen.

De definitieve verfijning en actualisering van de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan pantservoertuigen en de wijze van invulling van de behoefte zullen nader worden toegelicht en onderbouwd in een DMP-brief die midden 2000 is voorzien.

Het deelproject «Pantserwielvoertuigen» (PWV)

Om te voorzien in de behoefte aan grote pantserwielvoertuigen wordt om technische, operationele, logistieke en politiek-industriële redenen aansluiting gezocht bij het internationale «PWV»-project.

Keuze consortium. Twee industriële consortia, Euroconsortium (inmiddels «Artec» genoemd) en Team-International, hebben in 1997 een voertuigconcept aangeboden aan Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. Na een uitgebreide evaluatie van de offertes is op 22 april 1998 het Euroconsortium als «preferred bidder» geselecteerd voor de ontwikkeling en de productie van prototypes en voor een optionele serieproductie. Het geselecteerde concept voldoet aan de door Nederland met de andere landen geharmoniseerde eisen.

De internationale situatie. In december 1998 werd het trilaterale MOU getekend. De voor maart 1999 voorziene ondertekening van het trilaterale contract kwam er niet van omdat zowel aan Engelse als Franse zijde nog inhoudelijke problemen met het conceptcontract bestonden. Voor Frankrijk bleken de problemen niet oplosbaar. Frankrijk stapte daarom op 1 september 1999 uit het project. Om procedurele redenen besloten Duitsland en het Verenigd Koninkrijk ook in de nieuwe situatie, op grond van de reeds uitgebrachte offerte, eerst bilateraal een MOU en een contract te sluiten en daarna pas de beoogde Nederlandse deelneming formeel in behandeling te nemen. Op 5 november 1999 zijn het MOU en het contract in Berlijn getekend. In beide overeenkomsten is rekening gehouden met een Nederlandse deelneming.

Het Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BWB) van het Duitse ministerie van Defensie treedt namens de samenwerkende landen op als contractpartner van Artec. In het MOU is vastgelegd dat het management van het project bij Occar zal worden ondergebracht, zo mogelijk in het voorjaar van 2000. Daartoe heeft de Board of Supervisors (BoS) van Occar inmiddels een projectmanager benoemd. Deze heeft tevens de opdracht in het voorjaar van 2000 binnen Occar een «Project division» in te richten. Zoals gesteld in de Defensie-nota vormt het PWV-project voor Nederland het «toegangsbewijs» tot Occar.

Nederlandse positie in het project «PWV». Nederland neemt sinds eind 1997 deel aan de internationale stuurgroep en diverse werkgroepen van het project. Nadat in december 1998 Frankrijk zijn aandeel in het project

verlaagde van 33,3 procent naar 10 procent werd Nederland in de gelegenheid gesteld, na ondertekening van het trilaterale contract, voor het vrijgekomen deel (23,3 procent) aan het project te gaan deelnemen. Nederland heeft zijn intentie daartoe formeel kenbaar gemaakt. Na het uitstappen van Frankrijk is Nederland vervolgens uitgenodigd als gelijkwaardige partner, met 33,3 procent in de ontwikkeling en met 200 voertuigen in de optionele serie, aan het project te gaan deelnemen. De wijze waarop de betrokken partijen inhoud geven aan de Nederlandse behoeften, de totale kosten voor Nederland bij deelneming aan de ontwikkeling en de wijze waarop aan de belangen van de Nederlandse industrie wordt tegemoet gekomen, zullen in de komende periode belangrijke criteria vormen bij de Nederlandse besluitvorming over deelneming.

Op 1 december 1999 is de offerte voor de Nederlandse deelneming bij Artec aangevraagd. Contractueel is vastgelegd dat Nederland vanaf het moment van ondertekening van het bilaterale contract (5 november 1999), negen maanden tot 5 augustus 2000 de tijd heeft om aan de ontwikkeling en de productie van prototypen te gaan deelnemen. In deze periode zouden de politieke en parlementaire besluitvorming over Nederlandse deelneming dan ook moeten worden voltooid.

Rekening houdend met deze termijn van negen maanden, was Artec in de offerte-aanvraag verzocht uiterlijk 17 januari 2000 de offerte uit te brengen. Inmiddels heeft Artec voor het indienen van de offerte uitstel gevraagd tot 31 maart 2000. Aangezien alle partijen behoefte hebben aan een goede en complete offerte, is ingestemd met dit verzoek. Als gevolg van deze vertraging zal de besluitvorming in Nederland echter niet meer vóór 5 augustus 2000 kunnen worden afgerond. In verband hiermee hebben de industrie en de Duitse overheid op Nederlands verzoek de geldigheid van de bepalingen voor de beoogde deelneming van Nederland in het bilaterale contract verlengd tot 5 november 2000.

Deelneming Nederlandse industrie. Zoals in mijn brief van 5 februari 1999 is onderstreept, gaat bij dit project bijzondere aandacht uit naar de betrokkenheid van de Nederlandse industrie. De firma Stork treedt namens de Nederlandse industrie als «lead industry» op. Onder leiding van deze firma zijn potentiële Nederlandse werkpakketten voor de ontwikkelings- en productiefase geïdentificeerd. In de komende maanden zal de Nederlandse industriële participatie verder moeten worden uitgewerkt.

Het feit dat Nederland pas in een later stadium aan de ontwikkeling gaat deelnemen, zou de Nederlandse industrie in een nadelige positie kunnen brengen. In het bilaterale contract is daarom als tegemoetkoming een clause opgenomen die het mogelijk maakt dat de Nederlandse industrie voor tien tot vijftien procent bij de ontwikkeling van het gezamenlijk deel kan worden ingeschakeld vóórdat Nederland een formeel besluit neemt over deelneming aan het project. Nederland streeft evenwel naar een industrieel aandeel in de ontwikkeling en de serieproductie dat past bij de omvang van de Nederlandse deelneming in het project.

Conform de DMP-procedure zult u tijdig en volledig worden geïnformeerd over alle relevante aspecten. Voor die tijd zullen in internationaal verband geen verplichtingen worden aangegaan.

De financiële en personele consequenties

Voor het project «Vervanging Pantservoertuigen» (fase 1 en 2) is in de plannen van de Koninklijke landmacht een bedrag van in totaal f 5600 miljoen opgenomen. Voor de deelneming aan de ontwikkelingsfase van het project «PWV» is in het budget f 75 miljoen gereserveerd.

(in Mf)	2000	2001	2002	2003	2004	2005– 2009	2010 e.v.	totaal
	17	16	16	16	10	746	4779	5600

In de basisbeschrijving staat dat deze raming onder meer berust op een totaal aantal van 1340 voertuigen en kengetallen over de kostprijs van diverse typen voertuigen. De eerdergenoemde actualisering van de operationele behoefte zal waarschijnlijk leiden tot een aanpassing van de raming, zowel wat omvang als tijd betreft. De eerstvolgende DMP-brief zal hierop gedetailleerd ingaan.

De projectorganisatie

Nadat de besluitvorming over de resultaten van de (voor)studie is voltooid, moet de omvang van de projectorganisatie worden geactualiseerd. Wellicht kan voor het kleine pantserwielvoertuig worden gebruikgemaakt van de reeds bestaande projectorganisatie voor het LVB-voertuig. Bij Nederlandse deelneming aan het project «PWV» blijft de projectorganisatie voor het grote pantserwielvoertuig beperkt tot de huidige omvang. Wel dient rekening te worden gehouden met een bijdrage aan de projectorganisatie in Occar. Voor het nieuwe pantserinfanteriegevechtsvoertuig moet rekening worden gehouden met een uitbreiding van de huidige projectorganisatie. In het kader van de DMP-procedure zal ik u hierover nader informeren.

Slot

De DMP-brief, die u waarschijnlijk midden 2000 wordt aangeboden, zal in detail ingaan op het totale project «vervanging pantservoertuigen». Zowel de actualisering van de operationele behoefte als de deelneming aan het project PWV zal verder worden toegelicht.