

Vergaderjaar 1998–1999

**26 200 X**

## **Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 1999**

**Nr. 20**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 3 december 1998

#### **Inleiding**

Eerder dit jaar bent u geïnformeerd over de resultaten van de voorstudiefase van het project wissellaadsystemen (Kamerstuk 25 600 X, nr. 48, d.d. 31 maart 1998). Zoals destijds aangegeven maakt dit project deel uit van **de vervanging van alle wielvoertuigen** met een laadvermogen van vier ton of meer. Deze vervanging is afgeleid van het operationele vervoersconcept van de Koninklijke landmacht en bestaat uit vervangingsprojecten voor verschillende typen vrachtauto's.

Als gevolg van de uitwerking van het regeerakkoord wordt thans gewerkt aan een Hoofdlijnenbrief ter voorbereiding op een nieuwe Defensienota. In dit licht is nagegaan of het gekozen vervoersconcept en de vervanging van wielvoertuigen nog steeds valide zijn. Hoewel dit het geval lijkt te zijn, kunnen afzonderlijke projecten op elk gewenst ogenblik in kwantitatieve zin worden aangepast. Het Defensie Materieelkeuze Proces (DMP) waarborgt dat van elk project in elke fase de behoefte tegen het licht wordt gehouden en bijstelling mogelijk is.

In deze brief wordt – na een beschrijving van de huidige situatie – aandacht besteed aan het operationele vervoersconcept. TNO heeft dit concept gevalideerd en daarbij tevens de voor Defensie relevante ontwikkelingen op transportgebied in de civiele maatschappij betrokken. TNO signaleert enkele punten die nadere aandacht vragen, maar onderschrijft de hoofdlijnen. Deze aandachtspunten komen in deze brief aan de orde en zullen in de vervolgfases van de afzonderlijke materieelprojecten verder worden uitgewerkt.

Vervolgens gaat deze brief in op van het vervoersconcept afgeleide materieelprojecten, zoals het project wissellaadsystemen en de concrete behoefte aan trekker-opleggers. Ook gaat de brief in op de toekomstige behoefte aan takelauto's en overige vrachtauto's. Deze behoefte doet zich eerst op de langere termijn voor.

## **Huidige situatie**

De Koninklijke landmacht beschikt thans over ongeveer 2400 vrachtauto's YA4440 (1e generatie vier-tonner), 4600 vrachtauto's YA4442 (2e generatie vier-tonner), 1060 vrachtauto's YAZ2300 (tien- en twaalf-tonners), 600 trekker-opleggers YTV2300, 50 trekker-opleggers MB 600kN (tanktransport) en 250 takelauto's YBZ3300. In totaal zijn er zo'n 9000 voertuigen. De overige krijgsmachtdelen beschikken over kleinere aantallen vrachtauto's, trekker-opleggers en takelauto's.

Van groot belang is de verwachte resterende technische levensduur van de huidige wielvoertuigen. Vooral de inzet van wielvoertuigen in crisisbeheersingsoperaties leidt tot een aanzienlijk snellere slijtage dan voorzien. De vanaf 1978 ingestroomde vrachtauto YA4440 zal vanaf 2002 het einde van de technische levensduur bereiken en de overige voertuigen in de jaren daarna.

Verder kent het huidige voertuigenbestand een aantal tekortkomingen. Het bestand is uitsluitend afgestemd op het operationeel en logistiek optreden ten behoeve van de algemene verdedigingstaak in centraal Europa. Verder zijn op enkele uitzonderingen na de voertuigen niet geschikt voor het vervoer van lastdragers zoals containers en «flatracks». Door het beperkte vloeroppervlak is doelmatig vervoer van bijvoorbeeld pallets niet mogelijk en wordt het beschikbare laadvermogen niet volledig benut. Tevens moet het laden en lossen voor een groot deel nog met de hand gebeuren. Ook zijn bij de meeste voertuigen de laadbak en het voertuig onlosmakelijk met elkaar verbonden, waardoor bij laad-, los- en opslagactiviteiten ook het voertuig zelf noodgedwongen stilstaat. Mede doordat het huidige bestand aan operationele vrachtauto's voor een betrekkelijk groot deel op slechts één taak is berekend, wordt de vervoersflexibiliteit aanzienlijk beperkt. Voorts zijn bij diverse eenheden door een toenemende onderdeeluitrusting problemen ontstaan bij het vervoer hiervan.

De genoemde knelpunten hebben enerzijds tot gevolg dat de beschikbare vervoerscapaciteit niet doelmatig wordt ingezet en anderzijds dat er een tekort is aan voertuigen om alle transporttaken uit te voeren. Verder blijken de huidige trekker-opleggers in bergachtig terrein en op slechte wegen niet inzetbaar te zijn. Dit geldt eveneens, zij het in mindere mate, voor de tien-tonners.

## **Het operationeel vervoersconcept**

De gewijzigde taakstelling, de ondersteuning van crisisbeheersingsoperaties en de genoemde knelpunten vormden de aanleiding om het operationele vervoersconcept grondig te bezien. Dit concept behelst een omvattende beschrijving van de wijze waarop in de nabije toekomst het vervoer van materieel en personeel onder operationele omstandigheden zal worden uitgevoerd. Het concept vormt daarmee het uitgangspunt van de voorziene vervanging van het totale bestand aan tactische vrachtauto's met een laadvermogen van 4 ton en meer.

Bij de ontwikkeling van een nieuw operationeel vervoersconcept is aansluiting gezocht bij (inter)nationale, civiele en militaire standaarden en concepten om zo de interoperabiliteit en de vervoersflexibiliteit te waarborgen. Hierop berust het uitgangspunt in de toekomst het transportmiddel en de te vervoeren lading niet meer onlosmakelijk met elkaar te verbinden. Het project wissellaadsystemen is al op dit beginsel gebaseerd. Verder is ervoor gekozen de te vervoeren lading op een standaard «lastdrager» te plaatsen, die door verschillende typen

wielvoertuigen kan worden getransporteerd. Deze benadering staat bekend onder de naam «onafhankelijk lastdrager concept». Het grote voordeel van dit concept is dat het totale beschikbare vervoerspotentieel flexibel kan worden ingezet en dat er, mede door de invoering van containertransport, zo goed mogelijk gebruik kan worden gemaakt van civiele vervoersactiviteiten. Vooral bij crisisbeheersingsoperaties wordt veelvuldig gebruik gemaakt van treinen, schepen en vliegtuigen. Per saldo kan hierdoor met minder voertuigen worden volstaan.

### **Vervoerstaken**

De voorziene vervoerstaken, bepalend voor de toekomstige samenstelling van het voertuigenbestand, zijn de volgende:

- vervoer van onderdeeluitrusting en -voorraden;
- herbevoorrading onder operationele omstandigheden;
- vervoer van rupsvoertuigen en grote uitrustingsstukken;
- berging en afvoer;
- algemene vervoerssteuntaken.

Het vervoer van onderdeeluitrusting en -voorraden betreft het transport van organiek bij de eenheden ingedeelde uitrustingen, voorraden en personeel. Hierbij is inbegrepen het transport van shelters, bruggen, geneeskundige uitrustingen, mijnenlegapparatuur, aggregaten, verbindingapparatuur en andere grote gebruiksartikelen.

Herbevoorrading onder operationele omstandigheden betreft de aanvoer van verbruiksgoederen als brandstof en munitie door bevoorradings-eenheden. Voor het vervoer van zeer grote uitrustingsstukken en rupsvoertuigen zijn gespecialiseerde vervoermiddelen als diepladers nodig, evenals voor de berging en de afvoer van wiel- en rupsvoertuigen. Bij algemene vervoerssteuntaken moet onder meer worden gedacht aan het vervoer van personen en materieel ten behoeve van operationeel ingezette eenheden die (tijdelijk) zelf over onvoldoende vervoerscapaciteit beschikken.

Bij de vervoerstaak herbevoorrading is het van belang de logistieke keten te beschouwen. Deze keten waarlangs goederen worden vervoerd, loopt in beginsel vanaf de opslagplaatsen in Nederland naar een logistieke basis in een inzetgebied. Vanuit de logistieke basis worden de goederen vervolgens via verdeelplaatsen bij de eenheden afgeleverd.

In het kader van de algemene verdedigingstaak kunnen op het traject vanuit Nederland tot en met de logistieke basis civiele transportmiddelen worden ingezet, eventueel na vordering. Civiele middelen zijn bruikbaar zolang het reguliere wegennet beschikbaar is en er geen of weinig dreiging is. Het vervoer op het traject vanaf de logistieke basis tot en met de ingezette eenheden moet worden uitgevoerd met militaire middelen. Bij crisisbeheersingsoperaties is het vorderen van civiele middelen wettelijk niet mogelijk. Daarom worden civiele transportmiddelen gehuurd voor het vervoer naar een plaats of een haven op een veilige afstand van het inzetgebied en moeten er vervolgens tot aan de logistieke basis in het inzetgebied veelal militaire middelen worden ingezet.

De Koninklijke landmacht heeft dit concept in nauw overleg met het Fysisch en Electronisch Laboratorium van TNO opgesteld. Zoals al in de eerder vermelde brief aan het parlement over wissellaadsystemen is uiteengezet, is het concept vervolgens gevalideerd door TNO/Infrastructuur, Transport en Regionale Ontwikkeling.

### **Project «wissellaadsystemen 165kN»**

De vrachtauto 165kN is een terreinwaardig basisvoertuig met zodanige afmetingen dat hierop een laadvloer/container of een andere lastdrager met de ISO-grondmaat van 20x8ft kan worden geplaatst. Het voertuig wordt uitgerust met een haakarmsysteem en zal vooral worden ingezet voor de herbevoorrading op alle trajecten in het inzetgebied.

Vooral bij de vervoerstaak herbevoorrading worden wissellaadsystemen ingezet. Bij het vaststellen van de kwantitatieve behoefte is tot nu toe alleen uitgegaan van het vervoer van de «dikke» goederenstroom tussen de depots en de verdeelplaatsen van de eenheden (munitie, brandstof, springmiddelen en veldversterkingsmateriaal). In het kader van het integrale vervoersconcept is ook het overige deel van de logistieke keten tegen het licht gehouden, wat heeft geleid tot de keuze om ook op het laatste traject van de verdeelplaatsen naar de operationele eenheden wissellaadsystemen in te zetten. Ook is besloten zwaardere onderdeel-uitrusting voortaan grotendeels met wissellaadsystemen te transporteren.

Naar verwachting zal het aantal wissellaadsystemen daarom moeten worden verhoogd van oorspronkelijk 750 naar ongeveer 1450 stuks. TNO/INRO heeft de gehanteerde berekeningsmethodiek in het validatie-onderzoek onderschreven, zij het dat voor bepaalde aspecten een verdere verfijning noodzakelijk is. Om deze reden zullen de aantallen pas bij de afsluiting van de studiefase van het project wissellaadsystemen in de tweede helft van 1999 definitief kunnen worden vastgesteld. Ook zullen dan de consequenties voor gerelateerde projecten, zoals aanhangwagens, containers, flatracks, beschermingssets en hef- en overslagmiddelen, nader in kaart worden gebracht. Instroming van het materieel bij de eenheden is voorzien vanaf eind 2003.

### **Project «trekker-opleggers 400kN en 800kN»**

De trekker-oplegger 400kN moet geschikt zijn voor het vervoer van alle uitrustingsstukken die vanwege het gewicht of de afmetingen op een «dieplader» moeten worden vervoerd. Hierbij moet worden gedacht aan zowel het huidige als het toekomstige infanterie-voertuig, maar ook aan tankbruggen, bouwmaschinen en containerheftrucks. Ter verhoging van de vervoersflexibiliteit zal de combinatie geschikt moeten zijn voor het vervoer van ten minste één en bij voorkeur twee (civiele) 20ft-containers. Verder moet de voertuigcabine geschikt zijn om vijf personen te vervoeren, waardoor het mogelijk wordt ook de bemanning van de te vervoeren lading mee te nemen. In totaal zijn 240 trekker-opleggers 400kN nodig, ter vervanging van een deel van de huidige YTV2300. Instroming van het materieel bij de eenheden is voorzien vanaf 2004.

De trekker-oplegger 800kN moet geschikt zijn voor het vervoer van de (toekomstige) gevechtstank en afgeleide versies daarvan. Ook bij deze combinatie is het vereist dat 20ft-containers kunnen worden vervoerd. Uitgaande van het huidige aantal tanks en afgeleide versies zijn 110 trekker-opleggers 800kN nodig, ter vervanging van de huidige MB600. Instroming van het materieel bij de eenheden is voorzien vanaf 2004. Het vereiste draagvermogen van dit type trekker-oplegger wordt in belangrijke mate bepaald door het gewicht van toekomstige tanks. In een volgende fase zal in overleg met Duitsland nader worden gezien met welk draagvermogen definitief kan worden volstaan.

Door de toekomstige trekker-opleggers ook geschikt te maken voor het vervoer van containers, kunnen deze voertuigen op het traject tot de logistieke basis in voorkomend geval een deel van de transporttaak van

de wissellaadsystemen overnemen. Uit de studie is gebleken dat hierdoor het aantal wissellaadsystemen kan worden beperkt.

### **Project «vrachtauto 100kN of een mix van 100 en 60kN»**

Naast het wissellaadsysteem 165kN is er behoefte aan een kleinere vrachtauto. Gedacht wordt aan een terreinwaardig basisvoertuig dat tevens geschikt is voor een 20x8ft-lastdrager. Het voertuig is het nieuwe «shelter-» en «algemene dienst»-voertuig en zal vooral worden ingezet voor het vervoer van onderdeeluitrusting en -voorraden en voor algemene vervoerssteuntaken. In totaal zijn volgens de huidige inzichten ruim 5000 van dergelijke vrachtauto's nodig ter vervanging van het overgrote deel van de huidige vier-tonners. Omdat de vervanging van het materieel pas vanaf 2009 is voorzien, zult u over dit project te zijner tijd met een afzonderlijke behoeftestelling worden geïnformeerd.

Mede naar aanleiding van aanbevelingen van TNO zal er nog nader worden gestudeerd op het laadvermogen van het voertuig. Overwogen wordt hoofdzakelijk drie-assige vrachtauto's 100kN te gebruiken. Ook de mogelijkheid om een deel van de behoefte – ten behoeve van het transport van «shelters» – te vervullen met twee-assige vrachtauto's met een laadvermogen van 60 kN, wordt onderzocht. Deze variant is mogelijk indien de voorziene shelters niet zwaarder dan 60kN zijn en de twee-assige vrachtauto de vereiste terreinvaardigheid bezit.

### **Project «takelauto»**

De takelauto moet geschikt zijn om toekomstige wielvoertuigen te bergen en af te voeren. Om in de toekomst ook wissellaadsystemen te kunnen verwerken, is een capaciteit van minimaal 320kN nodig. In totaal zijn volgens de huidige inzichten ongeveer 200 takelauto's nodig, ter vervanging van de 250 stuks van het type YBZ3300. Omdat ook dit project pas later is voorzien (vanaf 2013), zult u ook hierover met een afzonderlijke behoeftestelling worden geïnformeerd.

Samengevat bestaat bij de Koninklijke landmacht behoefte aan ongeveer 7000 nieuwe wielvoertuigen, ter vervanging van het huidige bestand van ongeveer 9000 voertuigen:

---

Totale behoefte Koninklijke landmacht

Wissellaadsysteem 165kN	± 1450
Trekker-oplegger 400kN	240
Trekker-oplegger 800kN	110
Kleinere vrachtauto 100kN / 60kN	± 5000
Takelauto	± 200
	± 7000

---

### **Behoeftte overige krijgsmacht delen**

Ook bij de overige krijgsmacht delen bestaat de behoefte op termijn de wielvoertuigen te vervangen. Voor het project «wissellaadsystemen» bedraagt de behoefte van de Koninklijke marine ongeveer 20 voertuigen en die van de Koninklijke luchtmacht ongeveer 110 voertuigen. De Koninklijke marechaussee en het DICO hebben geen wissellaadsystemen nodig. Aan het einde van de studiefase zullen ook deze aantallen definitief worden vastgesteld. Bij de overige voertuigen zullen de behoeften van de overige krijgsmacht delen eveneens in de vervolgfases van de projecten worden geïnventariseerd, waarna de Koninklijke landmacht als «single service manager» de projectvoering voor haar rekening zal nemen.

## **(Inter)nationale samenwerking**

Andere landen maken zelf ook gebruik van containertransport en onderschrijven het gekozen vervoersconcept. Vooral door de keuze voor een standaard civiele maatvoering zal de interoperabiliteit met bondgenoten en de civiele markt in de nabije toekomst aanzienlijk toenemen. Vooral de toenemende interoperabiliteit met Duitsland is hierbij van groot belang. Veel bondgenoten hebben echter, in tegenstelling tot ons land, in recente jaren delen van hun voertuigenpark vervangen. Veelal werd daarbij om budgettaire redenen tot een gedeeltelijke vervanging besloten. Optimalisatie van het totale voertuigenbestand en de brede invoering van het «onafhankelijk lastdrager concept» zoals ons land voorstaat, is bij deze landen daarom voorshands niet aan de orde. Samenwerking op het gebied van verwerving van wissellaadsystemen is mede om deze redenen dan ook slechts beperkt mogelijk. Voor de overige voertuigprojecten zal in Navo- en Weu-verband naar afstemming met andere landen worden gezocht.

### **Personele consequenties**

Aangezien de totale behoefte aan wielvoertuigen afneemt, zal op termijn ook de behoefte aan chauffeurs afnemen. Doordat chauffeurs naast hun organieke taak vaak ook nog andere taken verrichten, de zogenaamde «dubbelfuncties», zal de personeelsbesparing niet gelijk opgaan met de dalende behoefte aan voertuigen. In de vervolgfases zal dit per afzonderlijk project nader worden onderzocht.

### **Financiële consequenties**

Voor het project «trekker-opleggers 400kN en 800kN» is een bedrag gereserveerd van f 278 miljoen (respectievelijk f 168 miljoen en f 110 miljoen). Over de overige projecten zal ik u te zijner tijd afzonderlijk inlichten.

### **Overige consequenties**

Het geschetste nieuwe vervoersconcept vereist ook aanpassingen aan de huidige (logistieke) informatiesystemen. Niet alleen zal door de introductie van het onafhankelijke lastdragerconcept de wijze waarop goederen in voorraad worden gehouden gaan veranderen, ook wordt een grote retourstroom van (lege) lastdragers gecreëerd die beheerst zal moeten worden. Daarnaast zal de invoering ook aanzienlijke organisatorische veranderingen teweeg brengen. Mede naar aanleiding van aanbevelingen van TNO werkt de Koninklijke landmacht thans alle gevolgen nader uit.

### **Voortzetting van het project**

Zoals in de inleiding is gemeld, is nagegaan of het gekozen vervoersconcept ook bij een kleinere landmacht nog steeds valide is. Dit blijkt vooralsnog het geval te zijn. Het DMP beschrijft overigens dat in elke fase van een project de behoefte tegen het licht wordt gehouden zodat zo nodig bijstelling plaats kan vinden. Met deze brief worden derhalve geen onomkeerbare beslissingen genomen. Hetzelfde geldt voor het aangekondigde Interdepartementaal Beleidsonderzoek naar de logistieke ondersteunende diensten. Hoewel dit onderzoek waarschijnlijk geen consequenties zal hebben voor de vervanging van de operationele vrachtauto's, geldt ook hier dat het DMP waarborgt dat bijstelling mogelijk blijft.

In deze brief ben ik ingegaan op het vervoersconcept en de toekomstige vervangingsbehoefte aan wielvoertuigen. Over de projecten takelauto's en vrachtauto's 100kN (of een combinatie van 100kN en 60kN) en de toename van de behoefte aan wissellaadsystemen zal ik de Tweede Kamer te zijner tijd in afzonderlijke brieven informeren. Thans ben ik voornemens, desgewenst na overleg met u, in te stemmen met het gepresenteerde vervoersconcept en met voorzetting van de voorstudiefase van het project «trekker-opleggers 400kN en 800kN».

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