VERVANGING WIEL-VOERTUIGEN

VOORTGANG DEELPROJECTEN

Kol Maurice Bastin, Ikol b.d. Henk Laurens, maj Ton Wouters en kap Arjan van Binsbergen

Elders in deze Intercom is DVOW-2 in relatie tot C4I beschreven. DVOW is meer dan daar beschreven, daarom geven we in dit artikel een uitgebreider overzicht. Binnen het project zijn inmiddels diverse mijlpalen bereikt. Zo zijn alle 72 Scania's Driving Instruction (DI) 100kN met de nieuwe G2 container van Marshall aan de rijscholen van het OTCRij, DGLC en CLSK uitgeleverd en hebben op standdatum 31 januari 2020 899 chauffeurs de omscholing gevolgd. Daarnaast hebben 21 personen de initiële rijopleiding op de Scania 100kN DI met goed gevolg afgesloten. ➔

Met de komst van de nieuwe voertuigen en overige systemen is ook sprake van een nieuwe klant-leverancier-relatie. Voor veel collega's binnen Defensie vraagt dit een iets andere mindset en soms ook een andere taakinvulling. September 2019 is het, voor velen, nieuwe fenomeen 'prestatiecontracten' geïntroduceerd, wat in 2020 een vervolg krijgt in workshops met direct betrokkenen uit alle defensieonderdelen en de betreffende leveranciers. Het MatlogCo is inmiddels gestart met het vullen van de 'Beheersorganisatie prestatiecontracten' en diverse fora zijn actief bezig om de instroom van de nieuwe vloot en de uitstroom van de huidige te vervangen voertuigen bij de eenheden in goede banen te leiden. De keuze is gemaakt voor Scania als de nieuwe vrachtauto, het Engelse bedrijf Marshall voor de diverse containersystemen en Mercedes Benz voor het 12kN AASLT voertuig. Met uitzondering van de Quad, heeft DMO ondertussen ook voor de overige DVOW-2 deelprojecten contracten gesloten en is gestart met de verdere ontwikkeling. In dit artikel leest u per deelproject wie de uitverkoren leverancier is en wat de voortgang is.

Voortgang deelprojecten DVOW-2

Scania Gryphus 50kN, -100kN, -150kN

Na uitlevering van de 72 Scania's DI 100kN, is het wachten op de 2774 voertuigen voor de operationele eenheden. De operationele beproevingen van de Scania 100kN High Operational (HO) hebben in het voorjaar van 2019 in Scandinavië plaatsgevonden. Het resultaat was dat de fabrikant en de toeleveranciers het voertuig op enkele punten moesten herbezien. Dit heeft tot een vertraging geleid van enkele maanden, waardoor ook het initieel geplande aantal uit te leveren 100kN HO voor 2020 niet gehaald gaat worden. Al zeker niet, omdat Scania ook de nieuwe configuratie van de 100kN in samenwerking met het beproevingsteam van MatlogCo opnieuw aan grondige tests zal onderwerpen. Hoewel de vertraging vervelend is, prevaleert de uitgebreide operationele beproeving om te waarborgen dat het nieuwe materieel wel goed is. De toekomstige gebruikers zijn inmiddels op de hoogte van de geactualiseerde planning van de uitlevering. De huidige planning is dat de eerste 200 voertuigen van het type 100kN HO niet eerder dan eind 2020/begin 2021 aan de operationele eenheden zullen worden uitgeleverd.

De levering van de 50kN, 100kN LO en 150kN DI, die een eenvoudigere configuratie en eisenpakket kennen, loopt nog volgens planning en zal naar verwachting in de tweede helft 2020 aan Defensie plaatsvinden. De daadwerkelijke verstrekking aan de eenheden zal in de meeste gevallen echter nog een stuk later in de tijd liggen. In de instroomsystematiek is er namelijk voor gekozen om complete systemen aan de eenheden uit te leveren, dus een Scania met een opbouw en/of container. Hierbij wordt tevens rekening gehouden met gerelateerde projecten zoals het project Mobiele Energie Voorziening (MEV). In dit project over o.a. aggregaten is vastgesteld dat op een aantal Scania 100kN HO een 17 kW aggregaat moet komen. Indien van toepassing zal dus bij de levering vanaf DUO aan de eenheid een compleet systeem van Scania, container en 17kW aggregaat worden geleverd. Dit voorkomt dat eenheden voor deze deelsystemen gedurende meerdere weken hun oefenprogramma moeten onderbreken.

Containersystemen

De levering van de containersystemen, geproduceerd door het Engelse bedrijf Marshall Land Systems (MLS), verloopt volgens planning. Op 18 november 2019 werd door MLS de 100e container van in totaal 1620 containersystemen bij DUO afgeleverd. Nu nog alleen de eenvoudige G2 vrachtcontainer, maar in een later stadium ook de meer geavanceerde werkplaats-, commandovoerings- en verbindingscontainers.
Het is van belang om te weten dat de nieuwe containersystemen van MLS (de 'DVOW-containers') lager zijn dan de

huidige standaard containers bij defensie, nl. 8 ft. Dit om in combinatie op de Scania Gryphus te voldoen aan de wettelijke eis van maximaal 4 meter hoogte. Door het plaatsen van een huidige standaard container (de 'WLS container') van 8,6 ft komt de hoogte boven deze 4 meter en kan men bij het ongecontroleerd verplaatsen voor verrassingen komen te staan. Een viaduct zal dan plotseling een stoppende hindernis blijken te zijn. Aan dit aspect zal tijdens de opleiding van chauffeurs indringend aandacht worden besteed. Momenteel wordt nog nagedacht over mogelijke additionele maatregelen.

12kN AASLT

Voor het 12kN AASLT voertuig is op 15 november 2018 het contract gegund aan Mercedes Benz Nederland. Samen met VDL uit Eindhoven zullen zij een nieuw voertuig ontwikkelen, waarvan Defensie 535 stuks afneemt. Het ontwikkelen gebeurt niet 'in splendid isolation'. Naast het in het voortraject opgestelde programma van eisen (PvE) hebben in de afgelopen maanden een aantal 'pas- en meetsessies' plaatsgevonden. Hierin konden eenheden van 11LMB als hoofdgebruiker aan de engineers tonen welk materiaal zij moeten meenemen en hoe zij dat gebruiken. Dit was voor het personeel van VDL zeker een openbaring. Daarnaast is samen met het project

De mogelijke gevolgen van een te hoge container op de Scania Gryphus.

Artist impression 12kN AASLT FV, LOG en CAST

VOSS gekeken naar de beweeglijkheid van de omgehangen militair binnen de bedachte ringaffuit en de inpasbaarheid van de verbindingsmiddelen. Mede deze constateringen hebben er toe geleid dat het project minimaal 10 maanden vertraagd is om dit allemaal binnen de operationele eisen van luchtmobiliteit en gewicht van het voertuig ingebouwd te krijgen. Aan de ene kant is het jammer dat er een vertraging optreedt, maar het resultaat is dan wel een in gezamenlijkheid afgestemd en dus operationeel bruikbaar voertuig 12kN AASLT.

12kN + RCWS

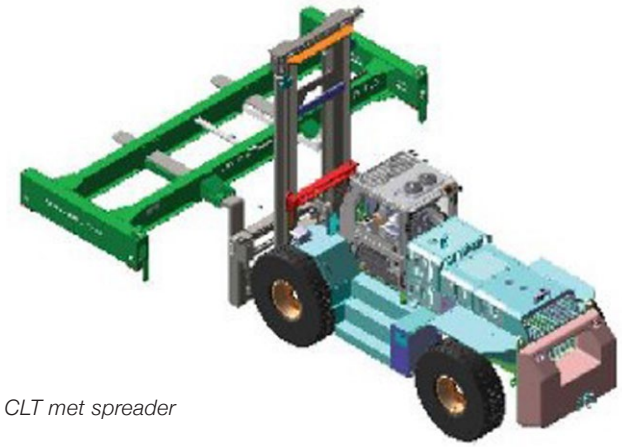
Op 28 november 2019 is door Defensie het contract getekend voor de vervanger van de MB290 (alle varianten), de Landrover Defender (Korps Mariniers) en de YPR van de KMar en het CLSK. De keuze is gevallen op een product van het Italiaanse bedrijf IVECO Defence Vehicles SpA. Met de levering en het onderhoud van 1.275 12kN voertuigen is dit een van de grotere DVOW-2 deelprojecten. Het voertuig kent 5 varianten en gaat - met de afmetingen van een kleine vrachtauto - ook echt het beeld (de 'looks') van defensie veranderen. De 5 hoofdvarianten zijn te onderscheiden in een gevechtsvariant hardtop, gevechtsvariant softtop, logistieke variant (pick-up of met 'mini container'), een gewondentransport en een speciale variant voor de KMar en het CLSK. Deze laatste twee verschillen o.a. doordat achterin 6 personen kunnen worden vervoerd. Nadat het totale ontwikkel- en verificatietraject is doorlopen, is de verwachte levering aan defensie voorzien vanaf 3e kwartaal 2022.Naast het voertuig 12kN zal IVECO ook 130 Remote Controlled Weapon Systems (RCWS) gaan leveren. Voor dit wapenstation is het FN Herstal deFNder light systeem gekozen, dat een maximale bewapening van 7,62mm toestaat. Behalve op het 12kN voertuig, moet deze RCWS ook geschikt zijn om op de pantsercabine van de Scania Gryphus 100kN te plaatsen.

Artist impression 12kN hardtop

Container Lifting Truck (CLT)

Voor het op- en afbouwen van de MLS-containers bij de Scania koopt Defensie 68 Container Lifting Trucks (CLT). De nieuwe heftrucks worden geleverd

Canadese versie Liftking zonder spreader



CLT met spreader

Artist impression FDC op Scania 100kN

door een Canadees-Nederlands consortium. Het Canadese bedrijf Liftking bouwt de voertuigen. De Nederlandse firma Van Santen onderhoudt ze. Zowel het levercontract als het prestatiecontract hiervoor zijn op 19 april 2019 getekend en de instroom staat gepland m.i.v. eind 2020. De gekozen versie is een al bestaand type (Commercial Off the Shelf: COTS) van de firma Liftking. Er vindt nog overleg plaats om te bezien of de cabines iets verlaagd kunnen worden. Alle heftrucks zijn standaard voorzien van lepels. Om containers ook evt. van boven te kunnen tillen is in het contract tevens de levering van een aantal spreaders opgenomen.

Fuel Distribution Container (FDC)

Ter vervanging van het huidige brandstofdistributiemiddel (BDM) heeft DMO in september 2019 een contract afgeslo-

Fuel Distribution Container (FDC)

ten met het Italiaanse bedrijf AMA SpA voor de levering van 40 brandstofcontainers voor de opslag, overslag en vervoer van diesel. De tanks van 7.000 liter passen in een frame van een 20ft container. Ze zijn te vervoeren met de nieuwe Scania 100kN en het huidige Wissel Laad Systeem. De levering aan defensie is voorzien vanaf eind 2020. De containers hebben een eigen generator en twee slanghaspels aan de achterzijde. Hiermee kunnen deze systemen zowel op een vrachtauto als zelfstandig (afgezet op de grond) worden gebruikt voor het aftanken van voertuigen.

Quad

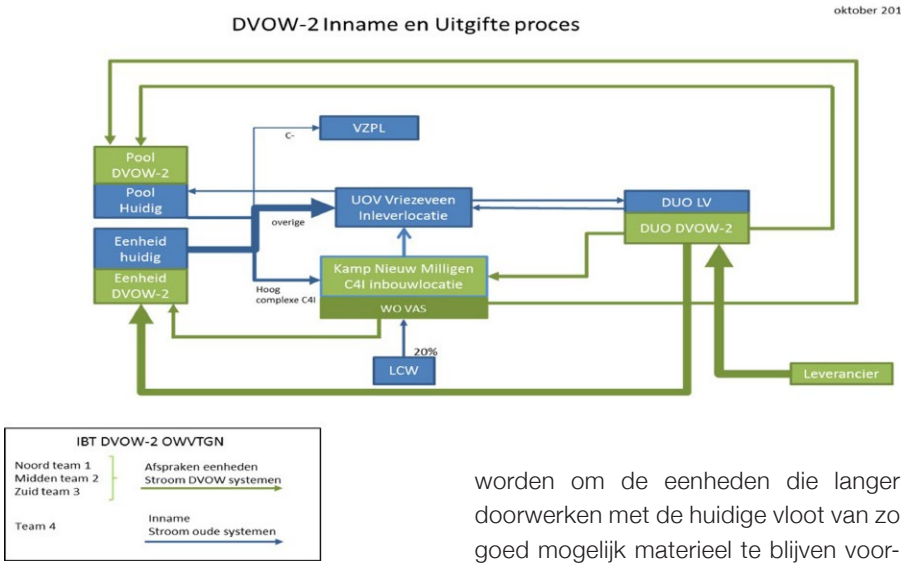
De nieuwe in te voeren Quad is op zich al een bijzonder project. Om binnen het Single Fuel Concept te passen, is als eis gesteld dat het voertuig is voorzien van een dieselmotor. Aangezien een dergelijke uitvoering nog niet op de markt is, moest dit nieuw ontwikkeld worden. Een aantal firma's hebben deze bal opgepakt en een aanbod aan DMO gedaan. Hieruit heeft DMO al wel een kandidaat gekozen, maar i.v.m. een nog lopende juridische procedure kan tijdens het schrijven van dit artikel nog geen naam bekend worden gesteld en is er ook nog geen contract gesloten. De toekomstige Quad krijgt forse afmetingen als gevolg van zware operationele eisen waaraan de Quad moet voldoen. Nadat het contract is gesloten door DMO met de leverancier zal door DMO een 'kick-off' worden georganiseerd, waarbij ook de operationele eenheden nader worden geïnformeerd over dit systeem.

Omwisseling

De grote vraag is natuurlijk wanneer al deze nieuwe systemen bij de eenheden daadwerkelijk zullen instromen. De hiervoor genoemde planningsdata, zijn de startmomenten van de levering door de fabrikant aan Defensie. Het materieel komt dan binnen bij de Defensie Uitleen Organisatie (DUO) en nog niet meteen bij de eenheden. Het samenstellen van systemen en het inbouwen van complexe C4I vergt dan ook nog enige tijd. Inmiddels zijn bij de levering van de Scania 100kN DI en de eerste 140 containers aan DUO de nodige bruikbare ervaringen opgedaan. In de afbeelding op de volgende pagina is de fasering van de instroom DVOW-2 systemen en de uitstroom van de huidige te vervangen systemen conceptueel weergegeven. De omwisseling van de huidige vloot door de nieuwe

middelen gaat volgens een systematiek van 'wisselweken', die in overleg met de eenheden zijn en worden opgenomen in het Specifiek Jaarplan (SJP). De scope van het totale DVOW-2 project loopt door tot 2027, het jaar van de geplande instroom van de laatste 12kN voertuigen. Per wisselweek bekijken we of aan de criteria van omwisselen wordt voldaan. Telkens zal drie maanden voorafgaand aan de geplande wisselweek een 'GO' of 'NO-GO' gegeven worden. Dit doen we als PT DVOW-2 CLAS in goede samenspraak met alle betrokken eenheden in het tweemaandelijks DVOW-2 overleg. Hierin zijn de ondercommandanten van het CLAS op G4 niveau vertegenwoordigd, samen met vertegenwoordigers van de overige betrokken defensie onderdelen (CLSK, CZSK, KMAR, DOSCO, BS en DS). Een criterium is bijvoorbeeld of het juiste nieuwe materieel beschikbaar is bij DUO, of dat de eenheid voldoende opgeleid personeel heeft om het materieel verantwoord in gebruik te gaan nemen. Ook is een beslispunt of het in te leveren materieel van de huidige vloot wel beschikbaar is en aan de gestelde eisen voldoet m.b.t. beschikbaarheid gerelateerde documentatie en voertuigtoebehoren.

De scope van het project DVOW-2 omvat namelijk niet alleen de uitlevering van nieuwe voertuig- en containersystemen, maar ook de inname van de huidige vloot. Bij een 'NO-GO' vervalt de wisselweek voor die eenheid en schuift het wisselmoment door naar de volgende voor die eenheid geplande wisselweek, vaak ruim een half jaar later. De uitgifte van nieuw materieel zal afhankelijk van het type en de complexiteit van de C4I middelen op locatie Stroe plaatsvinden of op locatie Kamp Nieuw Milligen (KNM) waar het C4I In- en Ombouwteam van MatlogCo gehuisvest zal worden. Afhankelijk van de staat van het in te leveren materieel wordt de inleverlocatie bepaald. Dit kan zijn op locatie KNM voor het uitbouwen van de complexe C4I en dan door naar Vriezeveen voor eventuele verkoop. De andere lijn



DVOW-2 Inname en Uitgifte proces

is de verzamelplaats in Soesterberg als verkoop geen optie meer is. In de tabel wordt dit stroomschema weergegeven. Al ruim voor het 'GO/NO-GO' moment maakt het Instroombegeleidingsteam (IBT) detailafspraken met de betreffende eenheid over het te ontvangen– èn in te leveren materieel. Ook de te doorlopen procedures worden in detail besproken. Dit alles wordt vastgelegd in een Wisselorder.

Voorafgaande aan de start van de omwisseling bij de operationele eenheden zullen voertuigen beschikbaar worden gesteld aan bijvoorbeeld KCa, MatlogCo Tech, IBT en het C4I In- en ombouwteam. Met deze zogenaamde 'voorlopers' kunnen zij ervaring opdoen om de eenheden te ondersteunen bij de instroom, maar kunnen ook eventuele 'kinderziektes' tijdig worden onderkend.

Doordat de levering vanaf de fabrikant en daarom ook de uitlevering aan de operationele eenheden over een aantal jaren is uitgespreid, zal er gedurende de looptijd van het project een mix zijn van de huidige vloot en nieuw ingestroomd materieel. Het is daarom van groot belang om de huidige vloot te blijven koesteren en optimaal inzetbaar te houden. En niet alleen voor het eigen gebruik, want na het inleveren zullen delen van de huidige vloot weer gebruikt gaan worden om de eenheden die langer doorwerken met de huidige vloot van zo goed mogelijk materieel te blijven voorzien. Goed beheer en onderhoud van de huidige vloot helpt dus de collega's, die pas later gebruik gaan maken van de nieuwe voertuig- en containersystemen.

Afsluiting

In dit artikel is per deelproject aangegeven welke fabrikant uiteindelijk als winnaar uit het selectieproces van DMO naar boven is gekomen. Ook is verder inzicht gegeven in de stand van zaken van het betreffende voertuig- of containersysteem en de geplande levering daarvan. Na iedere contracttekening is door DMO als aftrap van het deelproject een 'Kick-off' georganiseerd om de Defensieonderdelen nader te informeren. De vrijgegeven presentaties van deze bijeenkomsten zijn in te zien op de open SWR van het projectteam DVOW-2CLAS (https://dwrd.mindef.nl/sites/SWR-002813).
Hierin staat nadere detailinformatie over het betreffende systeem. Tijdens de 'Roadshow DVOW-2 CLAS 2020' zullen we eveneens aandacht besteden aan de voortgang van het project en tevens aan de vragen of suggesties van de eenheden zelf. De operationele eenheden zijn immers degenen, die zo meteen gericht gebruik moeten kunnen maken van deze nieuwe, moderne en geavanceerde systemen.
Zoals C-LAS recent opmerkte: *"Mede door de instroom van de nieuwe DVOW-2 middelen wordt de vernieuwing van de Landmacht zichtbaar!"*