

Vergaderjaar 2015–2016

33 763

Toekomst van de krijgsmacht

Nr. 105

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 18 mei 2016

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Defensie over de brief van 6 april 2016 inzake Schade aan het voortstuwingssysteem van Zr.Ms. Karel Doorman (JSS) (Kamerstuk 33 763, nr. 100).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 13 mei 2016. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

De adjunct-griffier van de commissie,
Van Eck

1

Is er bij de Koninklijke Marine en de Defensie Materieel Organisatie (DMO) nog voldoende kennis aanwezig om passende kennisondersteuning en kwaliteitszorg te garanderen bij het ontwerp, de verwerving en de bouw van dit soort complexe en unieke systemen door leveranciers als Damen? Of zijn deze capaciteiten en kennis inmiddels weg bezuinigd?

21

Heeft Damen na bezuinigingen bij de DMO voldoende kennis opgebouwd om haar systeemverantwoordelijkheid waar te kunnen maken of kennis overgenomen die bij DMO aanwezig was?

Kennis en deskundigheid van de bouw van marineschepen zijn in Nederland aanwezig bij de Defensie Materieel Organisatie (DMO) en het Commando Zeestrijdkrachten (CZSK), bij kennisinstituten en bij de bedrijven, waaronder Damen Schelde Naval Shipbuilding (DSNS). Deze partijen werken goed samen. Op 17 september 2012 hebben de Minister van Defensie en het Nederlandse Marinebouw Cluster een convenant gesloten om gezamenlijk de benodigde kennis voor de ontwikkeling en bouw van militaire oppervlakteschepen te waarborgen, deze kennis onderling beschikbaar te stellen en de inspanningen voor onderzoek en ontwikkeling ten behoeve van nieuwe generaties schepen op elkaar af te stemmen en te synchroniseren. Tevens kan Defensie andere deskundigheid inschakelen, zoals die van binnen- of buitenlandse classificatiebureaus.

DSNS dan wel de Koninklijke Schelde Groep heeft in de afgelopen 25 jaar alle grote oppervlakteschepen van het CZSK gebouwd die nu nog in gebruik zijn: de twee *Multipurpose* fregatten (M-fregat), de twee *Landing Platform Docks* (LPD), de vier Luchtverdedigings- en Commandofregatten (LCF), de vier Operationele Patrouillevaartuigen (OPV) en het JSS. Vijf van deze schepen zijn in de afgelopen vijf jaar geleverd. Het bedrijf beschikt dan ook in ruime mate over de benodigde kennis en kunde voor de bouw van marineschepen.

Defensie beschikt eveneens over voldoende kennis en kunde om een project als het JSS tot een goed einde te brengen. Wel heeft Defensie bij het JSS, vanaf het maken van ontwerptekeningen tot en met de acceptatietesten, meer dan vroeger erkende classificatiebureaus ingeschakeld voor keuring en certificering. Dit is het gevolg van de afgenomen eigen capaciteit.

2

Klopt het dat er uit bezuinigingsoverwegingen bij het ontwerp van het Joint Support Ship (JSS) een inperking van capaciteit van de elektrische energie systemen heeft plaats gevonden? Is het majeure defect aan het schip het gevolg van bezuinigingen bij de verwerving van de voortstuwingsinstallatie?

Defensie en de bouwer hebben eind 2009 na uitvoerige onderhandelingen het JSS-bouwcontract getekend. In de periode tot 2009 zijn de geschatte kosten van het JSS gestegen. Defensie heeft in de loop van de onderhandelingen derhalve verschillende maatregelen genomen om de kosten te beheersen, waaronder een verlaging van de maximale snelheid. U bent daarover geïnformeerd met de verwervingsbrief van 5 november 2009 (Kamerstuk 32 123 X, nr. 24). Door de lagere maximale snelheid was minder vermogen nodig voor de opwekking van elektrische energie. Hierdoor kon één van de vijf geplande grote dieselgeneratoren worden vervangen door een kleiner exemplaar.

Bij de andere componenten van het voortstuwingssysteem, zoals de elektromotoren en de aandrijfassen, is niets veranderd. Er is dan ook geen verband tussen het opgetreden defect en deze wijzigingen in het ontwerp. Zoals gemeld in de brief van 2 februari 2012 (Kamerstuk 33 000 X, nr. 67) heeft Defensie in 2012 opnieuw gekeken naar het beheersen van de kosten. Deze maatregelen hadden geen betrekking op het voortstuwingssysteem.

Het onderzoek door de fabrikant zal duidelijkheid bieden over de oorzaak van het defect.

3

Klopt het dat het JSS eerder in gebruik is genomen dan hij eigenlijk opgeleverd zou worden? Zo ja, waarom? Is voor de proefvaart, beproevingen en een opwerkperiode voor schip en bemanning voldoende tijd in acht genomen?

Bouwer DSNS heeft het JSS opgeleverd in september 2014. Pas daarna, van november 2014 tot januari 2015, heeft Defensie het schip ingezet voor de bestrijding van het ebolavirus in West-Afrika. Het schip is dan ook niet vóór oplevering in gebruik genomen.

Defensie heeft steeds voldoende tijd genomen voor de beproevingen van het schip en de voorbereiding van de bemanning op de uitgevoerde taken. De beproeving van de elektromotoren was in november 2014 al voltooid. Het JSS heeft pas taken uitgevoerd nadat de desbetreffende capaciteiten van het schip waren beproefd en de bemanning hierop was voorbereid.

4

Is Defensie afgeweken van het afname protocol van het JSS? Zo ja, in hoeverre heeft dit bijgedragen aan het ontstaan van de schade nu en wat zijn de consequenties daarvan voor het invoeren van de garantie uit het contract om de schade te verhalen bij de leverancier?

De bouwer en Defensie hebben strikt de hand gehouden aan de vooraf overeengekomen beproevings- en afnameprotocollen van het JSS. Daar is niet van afgeweken.

5

Indien de reparatie niet onder de garantie valt, ten laste van welk budget van Defensie komt de reparatie van de Zr.Ms. Karel Doorman dan?

Indien bij de reparatie van het JSS sprake zou zijn van kosten voor Defensie, dan zouden deze ten laste komen van het budget voor instandhouding van beleidsartikel 2: Taakuitvoering zeestrijdkrachten.

6

Op wie kunt u de kosten verhalen van het (financiële) schade die ontstaat door het niet (volledig) operationeel zijn van de JSS?

8

Klopt het dat de geleden schade onder de garantie van Damen-Schelde werf valt? In hoeverre dekt de garantie de operationele (gevolg)schade die ontstaat als gevolg van het niet beschikbaar zijn van de Zr.MS. Karel Doorman? Indien die (gevolg)schade niet geheel wordt vergoed door de fabrikant, hoe wordt deze dan gefinancierd? Graag een toelichting.

11

Kunt u aangeven welke indirecte kosten gemaakt worden door het uitvallen van het schip?

Op 17 maart jl. heeft Defensie per brief bij de bouwer van het schip een beroep gedaan op het garantieartikel in het bouwcontract omdat niet wordt voldaan aan de overeengekomen eisen. De garantie heeft betrekking op ontwerp en constructiefouten. Gevolgschade door het niet operationeel kunnen inzetten van het JSS valt niet onder de garantie. Of sprake is van dergelijke gevolgschade, of van indirecte kosten als gevolg van het wegvallen van het JSS, is nog niet vastgesteld.

Nu het JSS in de rest van dit jaar geen bevoorradingstaken kan uitvoeren, zal het CZSK mogelijk een beroep moeten doen op de bevoorradingscapaciteit van bondgenoten, bijvoorbeeld voor oefeningen en trainingen van andere marineschepen. Of dit werkelijk nodig is, wordt nog bestudeerd. Als een marineschip vaker moet bevoorraden in een haven nabij het operatiegebied, gaat dit ten koste van de inzetbaarheid. Eventuele kosten zouden ten laste komen van het budget voor gereedstelling van beleidsartikel 2: Taakuitvoering zeestrijdkrachten.

7

Bent u bereid de Kamer terstond te informeren wanneer bekend is hoeveel de reparatie gaat kosten en hoeveel daarvan door Defensie moet worden betaald?

12

Is bekend wanneer het onderzoek naar het defect is afgerond?

Zoals toegezegd in de brief van 6 april jl. (Kamerstuk 33 763, nr. 100) zal ik de Kamer informeren over de afwikkeling van de schade. De fabrikant verwacht het onderzoek naar de oorzaak van de schade half juni a.s. te voltooien. Ook zal de fabrikant dan een nadere schatting maken van de duur van de reparatie.

9

Op welke wijze wordt voorzien in transportcapaciteit nu de verwachting is dat de Zr.Ms. Karel Doorman circa acht maanden niet kan worden gebruikt? Welke vervangende capaciteit is voorhanden?

10

Wat zijn de gevolgen voor de nationale en internationale verplichtingen nu het schip tijdelijk uit de vaart is genomen? Hoe vangt u deze gevolgen op? Zijn er verplichtingen die u niet kunt nakomen?

16

Klopt het dat de Zr.MS. Karel Doorman de enige varende bevoorraadcapaciteit is van de Koninklijke Marine, of kunnen andere schepen het tekort wat ontstaat opvangen? Wat betekent het wegvallen van de Zr.MS. Karel Doorman voor de inzetgereedheid van de krijgsmacht? Graag een toelichting.

Na de verkoop van Zr.Ms. Amsterdam, eind 2014, is Zr.Ms. Karel Doorman het enige bevoorradingsschip van het CZSK. Andere schepen van het CZSK kunnen de bevoorradingstaak niet uitvoeren en civiele capaciteit voor de bevoorrading op zee is niet beschikbaar. Zoals hierboven vermeld zal het CZSK indien nodig in de rest van dit jaar een beroep moeten doen op de bevoorradingscapaciteit van bondgenoten, bijvoorbeeld voor oefeningen en trainingen van andere marineschepen. Of dit werkelijk nodig is, wordt nog bestudeerd. Als een marineschip vaker moet

bevoorraden in een haven nabij het operatiegebied, gaat dit ten koste van de inzetbaarheid.

Daarnaast betekent het wegvallen van het JSS dat Defensie in de rest van dit jaar het schip niet kan inzetten voor transporttaken. Dergelijke taken waren overigens voor de rest van dit jaar niet voorzien. Mocht er toch een behoefte ontstaan aan transportcapaciteit, dan zijn er verschillende mogelijkheden. Afhankelijk van de behoefte kan Defensie civiele capaciteit inhuren, een beroep doen op bondgenoten of wellicht hiervoor een *Landing Platform Dock* inzetten.

In de brief van 6 april is vermeld dat de mogelijkheid werd onderzocht om met de resterende elektromotor een deel van het bestaande vaarprogramma uit te voeren. Inmiddels is duidelijk dat hiervan geen sprake zal zijn, onder meer door de technische ingrepen noodzakelijk om de kapotte elektromotor uit het schip te halen. Hierop wordt nader ingegaan in het antwoord op vraag 17. Het JSS is weer beschikbaar na de reparatie van het defect.

Zoals uiteengezet in de brief van 15 december 2015 (Kamerstuk 29 521, nr. 306) zou Defensie het JSS in de tweede helft van dit jaar inzetten voor een van de twee permanente Navo-vlootverbanden. Nederland zal deze bijdrage met een bevoorradingschip nu niet kunnen leveren.

Op 4 februari jl. heb ik in Amsterdam met mijn Duitse collega een *Letter of Intent* getekend over marinesamenwerking. Het JSS neemt daarin een belangrijke plaats in. Half maart jl. heeft het JSS nog deelgenomen aan een oefening samen met Duitse eenheden tijdens een havenbezoek aan Rostock. Voor de rest van dit jaar waren in het kader van de Duitse samenwerking geen activiteiten voorzien. Ik voorzie geen structurele gevolgen van het defect aan het JSS voor de samenwerking met internationale partners. Als het schip is gerepareerd, is het gewoon beschikbaar.

13

Zijn al enkele oorzaken van het defect bekend? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

14

Kunt u al nader toelichten wat er beschadigd is aan de hoofdelektromotor en wat de oorzaak daarvan is? Is de schade ontstaan door een fabricagefout of door het gebruik van de motor?

18

Waarom is er niet voor gekozen externe onafhankelijk expertise te betrekken bij het vervolgonderzoek of een zelfstandig onderzoek te laten uitvoeren naar de (oorzaak) van de schade aan de motor?

De elektromotor is inwendig beschadigd door afgebroken metalen fragmenten. Een elektromotor kent een draaiend en een niet-draaiend deel, en beide zijn beschadigd. De oorzaak van de schade aan de elektromotor zal duidelijk worden nadat de fabrikant het onderzoek heeft uitgevoerd. Zoals vermeld in de brief van 6 april jl. heeft Defensie een classificatiebureau ingeschakeld als deskundige en onafhankelijke derde partij om toezicht te houden op het onderzoek en de reparatie. Het Duits-Noorse classificatiebureau DNV-GL is een niet-gouvernementele organisatie die ruime ervaring heeft met technische inspecties van schepen en toebehoren. Omdat Defensie zelf partij is in deze zaak, is bewust gekozen voor de inschakeling van een onafhankelijk classificatiebureau in plaats van een onderzoek door Defensie zelf.

15

Blijft het bij de reparatie van de defecte motor, of moet door de oorzaak van de schade ook de tweede voortstuwingsmotor via de scheepshuid moeten worden uitgenomen ter reparatie? Graag een toelichting.

Een visuele inspectie van de tweede elektromotor van het JSS heeft geen afwijkingen of onvolkomenheden opgeleverd. Uit het onderzoek door de fabrikant van de defecte motor zal moeten blijken of vervolgininspecties of aanpassingen aan de tweede motor nodig zijn, en zo ja hoe deze moeten worden uitgevoerd. Ik kan hier nog niet op vooruitlopen. Voor het verwijderen van de defecte motor was het overigens niet nodig een opening te maken in de scheepshuid. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 3 van het lid De Roon (Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nr. 2538).

17

Klopt het dat het hersteltraject 8 maanden gaat duren? Kunt u toelichten waarom dit zo lang moet duren? Bestaat hierbij een relatie met bezuinigingen en het beschikbaar zijn van reserveonderdelen voor de motor?

De voorlopige schatting is dat met de reparatie acht maanden gemoeid zullen zijn. Het herstel omvat allereerst het maken van een opening in twee boven de motor gelegen tussendecken van het schip, het verwijderen van de elektromotor en het vervoer naar de fabriek. Dit is inmiddels gebeurd. Nu zijn aan de orde het onderzoek en de reparatie door de fabrikant, gevolgd door het vervoer terug naar het schip, de montage en testwerkzaamheden van de gerepareerde motor aan boord en, tenslotte, het herstel van de ingrepen die aan het schip nodig waren om de motor te verwijderen. De reparatie kan niet aan boord worden uitgevoerd omdat het, onder meer door de beperkte ruimte, niet mogelijk is alle beschadigde delen aan boord te demonteren. Een vervangende nieuwe motor is niet uit voorraad leverbaar omdat de fabrikant dergelijke elektromotoren niet in serie produceert, maar pas na opdracht.

De fabrikant verwacht dat het onderzoek medio juni 2016 gereed is en zal dan tevens een nadere schatting maken van de duur van de reparatie. De fabrikant heeft toegezegd alles in het werk te stellen om het onderzoek en de reparatie zo kort mogelijk te laten duren.

De lange reparatietijd van de elektromotor houdt geen verband met bezuinigingen uit het verleden of tekorten aan reservedelen, en dat geldt ook voor het defect als zodanig. Defensie beschikt niet over de benodigde kennis en apparatuur voor een dergelijke ingrijpende en uitzonderlijke reparatie.

19

Op basis van welke inzet zijn de vereisten waaraan de motoren moesten voldoen opgesteld? Is het mogelijk dat deze achteraf onvoldoende blijken te zijn?

Tijdens de behoeftestellingsfase van het JSS heeft Defensie het operationele concept en het gebruiksprofiel van het schip vertaald in eisen. Het gebruiksprofiel stelt onder meer vast hoeveel vaardagen het schip per jaar maakt en welk deel van de vaartijd het schip met hoge of lage snelheid vaart. Alle met het schip ondernomen activiteiten sinds de overdracht aan Defensie vallen binnen het vastgestelde gebruiksprofiel. Bij de voortstuwingsgang gaat het om bewezen technologie waarover veel kennis bestaat. Er is geen aanwijzing dat de aan de voortstuwingsgang gestelde eisen onvoldoende zouden zijn.

Wat zijn de concrete gevolgen van de lange hersteltijd? Kunt u deze op dit moment al overzien? En zo ja, kunt u aangeven wat de concrete gevolgen, zoals op dit moment te overzien, zoals de gevolgen voor de inzet, de gevolgen voor het betrokken personeel en overige kosten die het gevolg zijn van de huidige schade aan de JSS, zoals bijvoorbeeld de inzet van vervangende capaciteit en andere kosten als gevolg van het niet (volledig) kunnen inzetten van de JSS?

Een deel van de bemanning zal in de komende maanden aan boord nodig blijven voor het begeleiden van de reparatie. Het overige personeel kan in de komende maanden uiteenlopende taken uitvoeren. Een deel van dit personeel kan worden ingezet op andere schepen, onder meer om vaardigheden op peil te houden. Andere personeelsleden kunnen cursussen of opleidingen volgen dan wel als instructeur voor opleidingen worden ingezet. Naar verwachting keert de gehele bemanning in november a.s. weer terug op het schip ter voorbereiding op het opwerktraject voor een volgende periode van operationele gereedheid.

Voor de gevolgen van het defect voor de inzet van het JSS verwijs ik naar het antwoord op de vragen 9, 10 en 16. Voor de financiële aspecten verwijs ik naar het antwoord op de vragen 6, 8 en 11.