

Vergaderjaar 2017–2018

34 775 X

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 2018

Nr. 78

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 5 februari 2018

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Defensie over de brief van 27 november 2017 inzake defect blusleidingsysteem patrouilleschepen (Kamerstuk 34 775 X, nr. 59).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 1 februari 2018. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

De griffier van de commissie,
De Lange

1

Is het hogedruk watermiststelsel alleen voor de Holland-klasse gebruikt? Zo nee, zijn er andere Nederlandse schepen mee uitgerust? Zo ja, welke en zijn deze inmiddels allemaal gecontroleerd op deugdelijkheid? Zo nee, waarom niet?

29

De Staatssecretaris noemde de inspectie van de Zr.Ms. Karel Doorman. Zijn bij die inspectie nog nieuwe feiten aan het licht gekomen? Zo ja, welke?

31

Wat zijn de uitkomsten van het onderzoek naar de ophanging van het stelsel bij de Zr.Ms. Karel Doorman?

Naast de *Oceangoing Patrol Vessels* (OPV's) is ook Zr.Ms. Karel Doorman uitgerust met dit type hogedruk watermistinstallatie (WMI). De controle van de deugdelijkheid van vergelijkbare WMI's richt zich tevens op de blusinstallatie op de mijnenbestrijdingsvaartuigen van de Alkmaarklasse en Zr.Ms. Pelikaan.

Met uitzondering van Zr. Ms. Karel Doorman zijn al deze schepen inmiddels gecontroleerd op deugdelijkheid. De inspectie van de risicoruimten van de WMI op Zr.Ms. Karel Doorman zal dit voorjaar voltooid zijn. Wel kan al worden gesteld dat bij deze inspectie vooralsnog geen probleem als op de OPV's is waargenomen.

2

Zijn er andere schepen die onder verantwoordelijkheid van de firma Damen zijn gebouwd uitgerust met de watermistinstallatie en zijn die schepen geëxporteerd? Zo ja, aan welke landen en zijn de marines van die landen geïnformeerd over de mogelijke risico's? Zo nee, waarom niet?

Er zijn geen uit dienst gestelde schepen van de Koninklijke marine met dit soort installaties geëxporteerd. Defensie heeft geen inzicht in de exportactiviteiten van Damen. Het probleem is bekend bij classificatiebureau Det Norske Veritas Germanischer Lloyd (DNV-GL), dat het ontwerp van dit type watermistinstallatie heeft goedgekeurd. Met het informeren van DNV-GL is zeker gesteld dat de problematiek internationaal bekendheid krijgt.

3

Heeft de marine het stelsel ontworpen? Zo nee, is het een ontwerp van de firma Damen? Zo nee, van welk bedrijf is het ontwerp?

De installatie is ontworpen en geleverd door de Zweedse firma UltraFog, in samenspraak met het classificatiebureau DNV-GL. Damen heeft het omliggende leidingstelsel uitgewerkt, waarna UltraFog het stelsel integraal heeft gecertificeerd overeenkomstig de regelgeving van de International Maritime Organisation (IMO).

4

Hoe hoog zijn de kosten van de reparatie en wie betaalt de schade of bij wie wordt de schade verhaald?

24

Kunt u aangeven hoe hoog de kosten zijn van de inspecties en de vervanging van de OPV's? Door wie wordt dat betaald? Is dat

door de leverancier of moet de Marine hier zelf dekking voor vinden?

30

Hoe groot is de financiële schade van het repareren/vervangen van het blusleidingsysteem?

De reparatie van Zr.Ms. Holland is begin januari 2018 gestart. De kosten zijn geraamd op € 1 miljoen. Bij de reparatie van dit schip wordt geëvalueerd of de gekozen oplossing ook als oplossing kan dienen voor de overige drie OPV's. Indien dit het geval is, brengt dit vergelijkbare kosten met zich mee voor de andere OPV's. De kosten van de reparatiewerkzaamheden, inspectie en het classificatiebureau worden voornamelijk betaald uit de Defensiebegroting.

Het lopende onderzoek naar het probleem op de OPV's moet uitsluitend geven over een eventuele verantwoordelijkheid van bouw, fabrikant en installateur. Aan de hand van de onderzoeksresultaten zal Defensie zich buigen over het eventueel verhalen van financiële schade.

5

Hoe verklaart u het feit dat op vier ocean-going patrol vessels zich dezelfde problemen manifesteren, terwijl dit systeem ooit goedgekeurd is na een test? Kunt u dat toelichten?

12

In welke mate zijn de geconstateerde problemen het gevolg van slechte kwaliteit van het gebruikte product?

13

In welke mate is tijdsdruk van de bouw mede oorzaak van de gesignaleerde problemen met blussystemen?

14

In welke mate is de oorzaak van het probleem met blussystemen mede veroorzaakt door toeleveranciers die systemen hebben geleverd die onvoldoende gespecificeerd en geverifieerd waren?

15

In welke mate is op basis van de design kwalificatie afdoende intensief en uitgebreid op alle (veiligheids-)aspecten van blussystemen getest?

16

In welke mate voldeed het afgesproken testprogramma en was het adequaat genoeg om de geconstateerde gebreken te ontdekken?

17

Indien afdoende is getest en het testprogramma voldeed, is er dan sprake geweest van een niet conform afgesproken testprogramma bij het uitvoeren van het testprogramma?

18

In welke mate is na de uitvoering van het testprogramma al zichtbaar geworden dat de getoonde mankementen de structurele problemen zouden kunnen opleveren met blussystemen?

19

Is het mogelijk om, indien nodig, een nieuw uitgebreid testprogramma uit te voeren om mogelijke testgebreken alsnog te

testen en daarmee mogelijke toekomstige gebreken te ondervangen?

28

Wat zijn de oorzaken van het defect blusleidingsstelsel van de patrouilleschepen? In hoeverre ligt er verantwoordelijkheid bij de fabrikant dan wel bij de installateur van het stelsel? Welke nadere acties worden hierop ondernomen?

De watermistinstallatie is een gecertificeerd blussysteem en is getest op basis van protocollen van de leverancier, in bijzijn van classificatiebureau DNV-GL en de afdeling Toezicht Defensie Leveranciers van DMO. Bij de afnametests na nieuwbouw zijn geen problemen geconstateerd. Dit wijst erop dat de koppelingen gaandeweg defect zijn geraakt.

Het lopende onderzoek naar het probleem op de OPV's zal naar verwachting in het tweede kwartaal van 2018 worden voltooid. Dit onderzoek moet uitsluitsel geven over de oorzaak die ten grondslag ligt aan de problematiek en over de verantwoordelijke partijen. Aan de hand van de onderzoeksresultaten zal Defensie zich buigen over te nemen vervolgstappen. Na afloop van het onderzoek zal de Kamer over de resultaten worden geïnformeerd.

6

Wat zijn de consequenties van het niet in kunnen zetten van 3 OPV's?

20

Wat zijn de gevolgen van de langdurige uitval van de OPV's voor de nieuwe NAVO Maritime visie (Reinforced Alliance Maritime Posture) en in het algemeen de inzet van Nederland in internationaal verband?

Uitgaande van een succesvol reparatietraject, heeft de uitval van de OPV's geen gevolgen voor de reeds aangegane verplichtingen van Nederland in NAVO-verband. Het reparatietraject is erop gericht om zo snel mogelijk de OPV's alle geplande taken als stationsschip in het Caribisch gebied in 2018 te kunnen laten uitvoeren. De geoefendheid van de bemanning van de OPV's zal door de uitval uiteraard tijdelijk afnemen.

7

Kan uiteengezet worden wat het concreet betekent dat deze blussystemen niet op orde zijn?

Wanneer de watermistinstallatie niet goed functioneert, levert dit een vergroot risico op voor de veiligheid van de bemanning in geval van brand. Bij activering van het systeem is het mogelijk dat de brandblusinstallatie niet (volledig) werkt. Hierdoor is de veiligheid voor schip en bemanning onvoldoende geborgd.

8

Wat betekent de inzet van de Zr.MS. Holland in februari voor de risico's voor het defensie personeel? Is er dan voldoende technisch personeel aanwezig?

9

Waarom kan wel een ad interim oplossing voor één schip gerealiseerd worden en niet voor de overige drie, en in welke mate heeft dit te maken met gebrek aan technisch personeel?

25

Ten koste van welke andere capaciteit wordt er op de Zr.Ms. Holland extra bemanning ingezet?

De aanvankelijk bedachte interim oplossing voor alleen Zr.Ms. Holland heeft geen relatie met de beschikbaarheid van technisch personeel. Met deze interim oplossing kon de korte termijn inzet van Zr.Ms. Holland mogelijk gemaakt worden. Na nader onderzoek van het probleem is echter besloten deze interim oplossing voor Zr.Ms. Holland niet toe te passen en voorafgaand aan inzet de volledige watermistinstallatie te herstellen. Dit moet het mogelijk maken dat Zr.Ms. Holland half maart zeewaardig kan worden verklaard, zodat de geplande inzet in het Caribisch gebied kan worden opgepakt.

10

In welke mate zijn de OPV's onder toezicht van een gecertificeerd Classificatie Bureau ontworpen en gebouwd, zoals dat bij de Koopvaardij is voorgeschreven? Welk bureau was dat?

11

Worden de OPV's in hun exploitatie fase door een onafhankelijk gecertificeerd Classificatie Bureau gecontroleerd op veiligheid aan de hand van overeengekomen regelgeving zoals bijv. bij de Koopvaardij is voorgeschreven?

De OPV's zijn ontworpen en gebouwd onder toezicht van het classificatiebureau DNV-GL. Dit bureau controleert tijdens de exploitatiefase eveneens of de OPV's aan de regelgeving voldoen.

12

In welke mate zijn de geconstateerde problemen het gevolg van slechte kwaliteit van het gebruikte product?

13

In welke mate is tijdsdruk van de bouw mede oorzaak van deesignaleerde problemen met blussystemen?

14

In welke mate is de oorzaak van het probleem met blussystemen mede veroorzaakt door toeleveranciers die systemen hebben geleverd die onvoldoende gespecificeerd en geverifieerd waren?

15

In welke mate is op basis van de design kwalificatie afdoende intensief en uitgebreid op alle (veiligheids-)aspecten van blussystemen getest?

16

In welke mate voldeed het afgesproken testprogramma en was het adequaat genoeg om de geconstateerde gebreken te ontdekken?

17

Indien afdoende is getest en het testprogramma voldeed, is er dan sprake geweest van een niet conform afgesproken testprogramma bij het uitvoeren van het testprogramma?

18

In welke mate is na de uitvoering van het testprogramma al zichtbaar geworden dat de getoonde mankementen de structurele problemen zouden kunnen opleveren met blussystemen?

19

Is het mogelijk om, indien nodig, een nieuw uitgebreid testprogramma uit te voeren om mogelijke testgebreken alsnog te testen en daarmee mogelijke toekomstige gebreken te ondervangen?

Zie het antwoord op vraag 5.

20

Wat zijn de gevolgen van de langdurige uitval van de OPV's voor de nieuwe NAVO Maritime visie (Reinforced Alliance Maritime Posture) en in het algemeen de inzet van Nederland in internationaal verband?

Zie het antwoord op vraag 6.

21

Wat zijn de gevolgen van de langdurige uitval van de OPV's voor de geoefendheid van de mariniers?

OPV's hebben een ondersteunende taak bij diverse trainingen van marinierseenheden. Deze trainingen zijn verdeeld over andere schepen, zoals fregatten, waardoor er geen gevolgen zijn voor de geoefendheid van de mariniers.

22

Wanneer is het genoemde onderzoek klaar en kan dit onderzoek ook naar de kamer gestuurd worden?

26

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het nader onderzoek? Zijn er al verdere resultaten bekend?

Het lopende onderzoek naar het probleem op de OPV's zal naar verwachting in het tweede kwartaal van 2018 worden voltooid. De Kamer zal over de resultaten van het onderzoek worden geïnformeerd. Dit lopende onderzoek zal uitsluitend moeten geven over de oorzaken die ten grondslag liggen aan de problematiek en over de verantwoordelijke partijen.

23

Tot wanneer is het genoemde vaarverbod van kracht?

27

Wat is er al meer bekend over de duur van het vaarverbod? Hoe werkt dit uit voor de verschillende patrouilleschepen? Hoeveel eerder zijn de patrouilleschepen weer operationeel inzetbaar?

De reparatie van Zr.Ms. Holland is begin januari gestart. De verwachting is dat Zr.Ms. Holland half maart zeewaardig kan worden verklaard en vervolgens haar taak als stationsschip in het Caribisch gebied kan vervullen. Vervolgens zal Zr.Ms. Friesland worden gerepareerd. Het is de verwachting dat Zr. Ms. Friesland half april weer zeewaardig kan worden verklaard en Zr.Ms. Holland kan aflossen. De reparatie van Zr.Ms. Groningen zal zoveel mogelijk tijdens het reguliere onderhoud worden

uitgevoerd, zodat Zr.Ms. Groningen haar geplande opwerktraject in het najaar van 2018 kan uitvoeren. Als laatste OPV zal Zr.Ms. Zeeland vanaf de zomer 2018 een reparatie ondergaan, zodat het schip tijdig inzetgereed is om Zr.Ms. Friesland af te lossen in het najaar van 2018. Voorwaarde voor de verwezenlijking van deze planning is een positieve evaluatie van de reparatie van Zr.Ms. Holland. Het vaarverbod per OPV blijft dus van kracht totdat de watermistinstallaties opnieuw zijn gekeurd en het desbetreffende schip zeewaardig is verklaard door de Militaire Zeewaardigheidsautoriteit.

24

Kunt u aangeven hoe hoog de kosten zijn van de inspecties en de vervanging van de OPV's? Door wie wordt dat betaald? Is dat door de leverancier of moet de Marine hier zelf dekking voor vinden?

Zie het antwoord op vraag 4.

25

Ten koste van welke andere capaciteit wordt er op de Zr.Ms. Holland extra bemanning ingezet?

Zie het antwoord op vraag 8 en 9.

26

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het nader onderzoek? Zijn er al verdere resultaten bekend?

Zie het antwoord op vraag 22.

27

Wat is er al meer bekend over de duur van het vaarverbod? Hoe werkt dit uit voor de verschillende patrouilleschepen? Hoeveel eerder zijn de patrouilleschepen weer operationeel inzetbaar?

Zie het antwoord op vraag 23.

28

Wat zijn de oorzaken van het defect blusleidingsstelsel van de patrouilleschepen? In hoeverre ligt er verantwoordelijkheid bij de fabrikant dan wel bij de installateur van het stelsel? Welke nadere acties worden hierop ondernomen?

Zie het antwoord op vraag 5.

29

De Staatssecretaris noemde de inspectie van de Zr.Ms. Karel Doorman. Zijn bij die inspectie nog nieuwe feiten aan het licht gekomen? Zo ja, welke?

Zie het antwoord op vraag 1.

30

Hoe groot is de financiële schade van het repareren/vervangen van het blusleidingsstelsel?

Zie het antwoord op vraag 4.

31

Wat zijn de uitkomsten van het onderzoek naar de ophanging van het systeem bij de Zr.Ms. Karel Doorman?

Zie het antwoord op vraag 1.