

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 2611

Vragen van het lid **Hernandez** (PVV) aan de minister van Defensie over *het bericht dat opnieuw een proefvaart van de nieuwe Frisc-rubberboten compleet is mislukt* (ingezonden 20 april 2012).

Antwoord van minister **Hillen** (Defensie) (ontvangen 24 mei 2012).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Test nieuwe boot mariniers debacle»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja. Het bericht in De Telegraaf verwijst naar beproevingen met het snelle vaartuig (*Fast Raiding, Interception and Special Forces Craft*, FRISC) van het type *Support Craft Caribbean (SCC)*.

Vraag 2

In hoeverre staat u nog steeds achter uw antwoord op eerdere vragen, waarin u de opmerkingen van een Britse marineofficier ontkracht, die stelde dat de vaartuigen «ondeugdelijk» en «levensgevaarlijk» zijn en dat zowel het ontwerp, de productie als de constructie volledig ontoereikend zijn voor militaire doeleinden?<sup>2</sup>

Antwoord 2

De antwoorden op de vragen van 4 november 2011 (vergaderjaar 2011–2012, Aanhangsel Handelingen, nr. 563) hebben betrekking op beproevingen met andere types van het snelle vaartuig, een *demonstrator*, een lichte civiele uitvoering van het snelle vaartuig (*Fast Raiding, Interception and Special Forces Craft*, FRISC) en beproevingen van het FRISC-type *Boarding Craft (BC)*. Naar aanleiding van deze beproevingen worden technische aanpassingen verricht om te voldoen aan de eisen van Defensie. Het antwoord op vraag 5 bevat een overzicht van deze aanpassingen. Het bericht in De Telegraaf doet geen afbreuk aan mijn antwoorden op uw vragen van 4 november. Dit bericht verwijst naar beproevingen met het snelle vaartuig van het type *Support Craft Caribbean (SCC)*. Het betreft een ander type FRISC met andere mogelijkheden tot manoeuvreren dan de *demonstrator* en de *Boarding Craft (BC)*. Vanwege de verschillen tussen de FRISC's

<sup>1</sup> Telegraaf, zaterdag 14 april, pagina 7.

<sup>2</sup> Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2011–2012, nr. 563.

wordt ieder type afzonderlijk beproefd. Eind 2012 wordt nog een type beproefd, de *Raiding Craft (RC)*.

#### Vraag 3

Kunt u nader toelichten wat er precies fout is gegaan tijdens deze (opnieuw) compleet mislukte proefvaart op de Noordzee? Hoe kan het dat de stoelen en het windscherm compleet afbreken tijdens het «dwarsgooien» bij hoge snelheid?

#### Antwoord 3

Het doel van de beproevingen in de Ierse Zee was vast te stellen of het FRISC van het type *Support Craft Caribbean (SCC)* voldoet aan de eisen van Defensie en welke veiligheidsvoorschriften, zoals limieten om te manoeuvreren, moeten worden toegepast. Het maken van een scherpe bocht bij de maximale snelheid van ongeveer 70 kilometer (km) per uur maakte deel uit van deze beproevingen. Bij deze extreme koersverandering op maximale snelheid is een stoel van het dek losgeraakt en zijn de bevestigingsrails aan het dek verbogen, is van twee stoelen de bekleding gescheurd en is een klein deel van het windscherm gebroken. Op grond van de beproeving worden technische aanpassingen gedaan (zie het overzicht in het antwoord op vraag 5) en worden de veiligheidsvoorschriften aangepast. Het vaartuig voldoet met deze aanpassingen aan de eisen van Defensie en kan veilig operationeel worden ingezet.

#### Vraag 4

Hoe beoordeelt u het feit dat er nu al drie (bij ons bekende) testen zijn gedaan die compleet zijn mislukt, achtereenvolgens de test op Curaçao, waarbij de neus van het voertuig volledig is afgescheurd, de test nabij Den Helder waarbij de versterkte neus compleet werd afgescheurd en er vele problemen ontstonden met het drijflichaam van het vaartuig en nu de bovenstaande rampzalige proefvaart?

#### Antwoord 4

Het doel van de beproevingen is het vaststellen van de eigenschappen van het vaartuig, waaronder de veiligheidslimieten. Ook wordt vastgesteld of het vaartuig voldoet aan de eisen van Defensie. De doelstellingen zijn gehaald en de beproevingen zijn geslaagd. De knelpunten die tijdens de beproevingen zijn geconstateerd worden momenteel opgelost. Zie ook het antwoord op de vragen 3 en 5.

#### Vraag 5

Kunt u specifieker aangeven welke verbeteringen nodig zijn om deze vaartuigen met de bijnaam «drijvende doodskisten» veilig en volledig operationeel te maken? Is de mogelijkheid aanwezig dat er fundamentele fouten in het ontwerp en de constructie van deze vaartuigen zitten en dat nieuwe verbeteringen ontoereikend zullen zijn? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 5

Uit de beproevingen met de snelle vaartuigen zijn geen fundamentele fouten in het ontwerp of de constructie gebleken. Op grond van de beproevingen worden aanpassingen gedaan om de veilige operationele inzet van het FRISC te waarborgen. De onderstaande tabel biedt een overzicht van de belangrijkste aanpassingen.

| Resultaten beproeving  | Aanpassingen   |
|--|--|
| Scheuren in de bevestiging van het voorste drijflichaam (type BC).       | De bevestiging van het drijflichaam is verbeterd door onder meer een verzwarende van de constructie en het aanbrengen van een extra beschermende laag op de neus van het vaartuig. |
| Scheurtjes in het navigatierame (type BC).                               | Het navigatierame is opnieuw ontworpen en de constructie is verzaamd.  |
| Onvoldoende oprichtend vermogen van het keerkassysteem (type BC en SCC). | Het keerkassysteem is aangepast en beschikt nu over voldoende oprichtend vermogen. In mei 2012 zal bij het derde SCC opnieuw een volledige test worden uitgevoerd.                 |

| Resultaten beproeving   | Aanpassingen   |
|---|--|
| Het losraken van de bevestiging van de stoelen aan het vaartuig (type SCC).<br>Afbreken van een klein deel van het windscherm (type SCC). Dit betreft geen structureel probleem,<br>Speling in de lagers van de schroefas (type BC en SCC). | De boutverbindingen van de stoelen zullen worden voorzien van een verstevigingsplaat. Het windscherm wordt hersteld.<br><br>De lagers worden door de fabrikant aangepast. Bij twee vaartuigen is speling tijdelijk verholpen zodat deze operationeel inzetbaar zijn. |
| Luchtbelletjes in kunststof delen aan de onderzijde van drie vaartuigen (type BC).  | Dit knelpunt wordt hersteld door de leverancier en bij de resterende vaartuigen worden tijdens de productie extra kwaliteitscontroles uitgevoerd.  |

#### Vraag 6

Was de Frisc-boot bij deze test op de Noordzee al inzetgereed? Zo nee, in welke status bevond deze boot zich? Klopt het dat het vaartuig bij de eerdere mislukte test nabij Den Helder geen prototype was, zoals u eerder aangaf in antwoorden, maar dat deze boot de eerste in productie was en al werd geacht gereed te zijn voor operationele inzet?

#### Antwoord 6

Nee, het vaartuig van het type SCC dat in de Ierse Zee is gebruikt was nog eigendom van de leverancier. Met dit vaartuig zijn alleen beproevingen uitgevoerd en het is gebruikt voor opleidingen. De types waaraan wordt gerefereerd in mijn antwoorden op de vragen van 4 november 2011 waren eveneens eigendom van de leverancier. De operationele ingebruikneming van het eerste FRISC bij Defensie is voorzien na de zomer van 2012.

#### Vraag 7

Is het waar dat Defensie Materieel Organisatie (DMO) en de Britse leverancier Marine Specialised Technology Ltd (MST) overeen zijn gekomen om bepaalde militaire specificaties te veranderen voor de vaartuigen om zodoende kosten te besparen, bijvoorbeeld het vervangen van de stoelen (military seats) door leisure seats en het vervangen van militaire navigatie- en communicatiesystemen door navigatie- en communicatiesystemen die doorgaans bij plezierboten worden gebruikt?

#### Antwoord 7

Nee. Defensie heeft haar eisen niet aangepast.

#### Vraag 8

Is het ook waar dat civiele navigatie- en communicatiesystemen niet door de testfase zijn gekomen en geen interoperabiliteit hebben met andere militair/maritieme systemen van Defensie? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 8

Nee, tijdens de beproeving is gebleken dat alle navigatie- en communicatiesystemen van de leverancier voldoen aan de eisen van Defensie. Ten behoeve van de interoperabiliteit met andere militaire systemen worden de vaartuigen door Defensie uitgerust met het NIMCIS (Nieuw Mariniers Communicatie en Informatie Systeem). Het NIMCIS op een FRISC is in een eerder stadium succesvol beproefd.

#### Vraag 9

In hoeverre hebben de vervangende leisure seats een desastreus effect op de ruggen van mariniers als zij op een ruige zee in hun Frisc-boten zitten? Heeft het afbreken van de stoelen bij de laatste proefvaart te maken met de vervanging van de military seats door de leisure seats?

#### Antwoord 9

Nee, de oorzaak van het afbreken van de stoel is een onvoldoende sterke bevestiging van de stoel aan het vaartuig. Deze bevestiging wordt momenteel versterkt. Bij het bepalen van het type stoel is rekening gehouden met de belasting van de gebruiker, onder meer van de rug. Hierbij zijn vijf type

stoelen beproefd, onder andere door het meten van trillingen. Defensie heeft gekozen voor de stoel die als beste uit de beproevingen is gekomen.

Vraag 10

Kunt u aangeven hoeveel van de prototypen Frisc-vaartuigen met positief resultaat de testfase hebben afgelegd? Zijn alle essentiële functies van de vaartuigen in het testprogramma grondig en met positief resultaat getest? Klopt het dat Defensie vaartuigen in ontvangst heeft genomen zonder dat zij het testprogramma hebben afgerond?

Antwoord 10

Inmiddels zijn alle functionaliteiten met succes beproefd en zijn elf snelle vaartuigen van het type BC geaccepteerd. Defensie accepteert geen vaartuigen die niet zijn getest. In geval van knelpunten worden deze door de leverancier opgelost. Zie ook het antwoord op vraag 5.

Vraag 11

Kunt u aangeven welke verwervingscriteria Defensie heeft gehanteerd in 2008? Klopt het dat er toentertijd gekozen is voor de Britse leverancier MST in plaats van twee Nederlandse aanbieders TP Marine en Madera Ribs? Zo ja, waarom?

Antwoord 11

De verwervingscriteria die Defensie heeft gebruikt betreffen kostprijs, prestatie-eisen (zoals snelheid, gewicht, omvang, stabiliteit en flexibiliteit) en logistieke eisen (zoals de wijze waarop in het ontwerp rekening is gehouden met de instandhouding en met levertijden). Defensie heeft gekozen voor de vaartuigen van de Britse leverancier omdat deze als enige aan de criteria voldeden.

Vraag 12

Tegen welke specifieke voorwaarden kan Defensie het contract met de leverancier opzeggen en de gemaakte kosten wegens wanprestatie terugvorderen?

Antwoord 12

Defensie kan in geval van wanprestatie het contract met de leverancier ontbinden. De knelpunten die bij de beproevingen zijn geconstateerd worden volgens het contract op kosten van de leverancier opgelost, zowel bij de geleverde als bij de nog te leveren vaartuigen.

Vraag 13

Bent u bereid om dit project (tijdelijk) stil te leggen en een groot onderzoek te starten naar deze Frisc-boten voordat er verdere ongelukken gebeuren en de veiligheid van militairen in gevaar komt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 13

Defensie stelt hoge eisen aan het materieel dat zij aanschaft met het oog op de operationele inzet hiervan, vaak onder extreme omstandigheden. Bij de beproevingen van de snelle vaartuigen staan de veiligheidslimieten en de intensieve opleiding van het personeel centraal. Ik zie geen aanleiding het project stil te leggen of een onderzoek te beginnen. De vaartuigen voldoen aan de eisen zoals Defensie die heeft gesteld.

Vraag 14

Kunt u bovenstaande vragen afzonderlijk beantwoorden?

Antwoord 14

Ja.