

Vergaderjaar 2000–2001

27 400 X

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Defensie (X) voor het jaar 2001

Nr. 17

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 31 oktober 2000

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Defensie naar aanleiding van diens brief van 12 september 2000 inzake de afsluiters van Walrusklasse onderzeeboten. De staatssecretaris heeft deze brief beantwoord bij brief van 27 oktober 2000.

Vragen en antwoorden, alsmede de brief van de staatssecretaris van 12 september, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Valk

De griffier van de commissie,
Jonker

¹ Samenstelling:

Leden: Van den Berg (SGP), Valk (PvdA), voorzitter, Zijlstra (PvdA), Apostolou (PvdA), Hillen (CDA), Verhagen (CDA), M. B. Vos (GroenLinks), Stellingwerf (RPF/GPV), Hessing (VVD), ondervoorzitter, Hoekema (D66), Essers (VVD), Van Ardenne-van der Hoeven (CDA), Van 't Riet (D66), Van den Doel (VVD), De Haan (CDA), Koenders (PvdA), Timmermans (PvdA), Oplaat (VVD), Niederer (VVD), Van der Knaap (CDA), Harrewijn (GroenLinks), Van Bommel (SP), Albayrak (PvdA), Herrebrugh (PvdA) en Balemans (VVD).

Plv. leden: Dittrich (D66), Van Oven (PvdA), Swildens-Rozendaal (PvdA), Arib (PvdA), Leers (CDA), Van der Hoeven (CDA), Vendrik (GL), Van Middelkoop (RPF/GPV), Weisglas (VVD), Ter Veer (D66), De Swart (VVD), Eurlings (CDA), Lambrechts (D66), Blaauw (VVD), Eisses-Timmerman (CDA), Hindriks (PvdA), Dijkema (PvdA), Van Baalen (VVD), E. Meijer (VVD), Ross-van Dorp (CDA), Karimi (GroenLinks), Marijnissen (SP), Van Gijzel (PvdA), Duivesteijn (PvdA) en Wilders (VVD).

1

Hoe is het mankement aan de orde gekomen?

De spanningscorrosiescheurtjes zijn geconstateerd bij onderzoek naar aanleiding van een defect in het afvoergassensysteem aan boord van Hr.Ms. Walrus.

2

Is bekend of deze problemen ook zijn opgetreden bij afsluiters van dezelfde leveranciers in elders in gebruik zijnde onderzeeboten?

De leverancier heeft een groot aantal afsluiters in diverse uitvoeringen aan meerdere marines geleverd. Deze hebben elk een specifieke vorm en toepassing. De leverancier heeft verklaard niet bekend te zijn met het feit of soortgelijke problemen zich voordoen bij elders in gebruik zijnde onderzeeboten.

3

Overweegt de regering bij andere producenten afsluiters te bestellen met het oog op de inzetbaarheid van de onderzeeboten? Zo nee, waarom niet?

Nee. De afsluiters zijn geen standaard artikelen die via andere producenten snel voorhanden zijn. Het benaderen van eventuele ander producenten zal niet resulteren in het op kortere termijn verkrijgen van nieuwe afsluiters.

4 en 10

Vloeien deze gebreken voort uit normaal gebruik van de onderzeeboten of is hier sprake van vroegtijdige slijtage veroorzaakt door een constructiefout? Indien dit een constructiefout is, wat zijn dan de contractuele verplichtingen van de producent ten aanzien van de eventuele vervanging cf. reparatie van de onderdelen? Wat is de oorzaak van het ontstaan van de spanningscorrosiescheurtjes?

Het antwoord op deze vragen kan op dit moment niet worden gegeven, omdat het onderzoek naar de oorzaak van de spanningscorrosiescheurtjes nog niet is afgerond.

5

Wat zijn de te verwachten kosten voor de vervanging van de afsluiters?

Een eerste raming van de reparatiekosten (exclusief onderzoekskosten) bedraagt ongeveer f 0,3 miljoen. Daarnaast bedraagt de te verwachten uitgave aan vier nieuwe afsluiters ongeveer f 2,1 miljoen.

6

Wat voor een uitwerking heeft het uitvallen van de onderzeeboten op de geoefendheid van het huidige personeel?

De geoefendheid van onderzeebootbemanningen wordt gemeten volgens een systeem dat een aantal normoefeningen voorschrijft die periodiek, gebaseerd op een ermee verbonden geldigheidsduur, moeten worden uitgevoerd. Door deze periodiciteit blijft de geoefendheid gedurende een aantal maanden gehandhaafd, ook als de onderzeeboten niet varen. Daarna neemt deze af.

Voor de komende zes maanden kan deze afname in geoefendheid worden beperkt door intensiever gebruik te maken van simulatoren. Hierbij gaat het echter steeds om proceduretraining van deelgroepen uit een onderzeebootbemanning en is teamtraining van een totale bemanning niet mogelijk.

Hierdoor zal op lange termijn de geoefendheid verder dalen en moet, zodra een onderzeebootbemanning weer gaat varen, een extra inspanning worden geleverd ten behoeve van training van de bemanning als team. De duur van dit trainingsprogramma is afhankelijk van de periode die een onderzeeboot niet heeft geoefend en varieert van twee tot zes weken.

7

Wat is de invloed op de opleiding van het nieuwe personeel ter voorbereiding op de taken bij de onderzeedienst?

Het merendeel van nieuw personeel bij de onderzeedienst volgt een aantal korte cursussen en krijgt gecombineerd met deze cursussen een serie theoretische en praktische opdrachten. Tevens stelt de onderzeedienst specifieke eisen aan het personeel ten aanzien van onderzeebootkennis en ervaring. Zowel de cursussen als de theoretische opdrachten en kennisopbouw van onderzeeboten kunnen als de boten in de marinehaven van Den Helder liggen, worden uitgevoerd. De praktische opdrachten en opbouw van ervaring kunnen echter uitsluitend varend worden gerealiseerd.

Tot eind november is het dus niet mogelijk om nieuw personeel met de varende aspecten van het onderzeebootbedrijf vertrouwd te maken. Zoals nu voorzien, zal dit worden ingehaald met ingang van december, wanneer het nieuwe personeel naast de aanwezige bemanning aan boord van de varende onderzeeboten wordt geplaatst.

8

Zijn er andere cruciale onderdelen van de onderzeeboot waarvoor men afhankelijk is van het buitenland als het gaat om vervanging?

Aan boord van de onderzeeboten van de Walrusklasse bevinden zich diverse systemen die verworven zijn in het buitenland. Met de vervanging hiervan zijn in voorkomende gevallen geen problemen te verwachten.

9

Op welke wijze kunnen scheurtjes zodanig worden gerepareerd dat de afsluiters de volledige waterdruk tot op de maximale duikdiepte kunnen weerstaan?

Dit maakt deel uit van het onderzoek naar de reparatiemethoden. Reparatie van twee afsluiters is vermoedelijk mogelijk door middel van reparatielassen. Hiertoe worden de scheuren uitgeslepen en ingelast waarna een warmtebehandeling en een druktest volgen.

11

Hoe oud zijn deze afsluiters? Is er nog sprake van garantie? Het installatiejaar van de afsluiters op de onderzeeboten is als volgt:

<i>Hr.Ms. Walrus:</i>	<i>1984</i>
<i>Hr.Ms. Zeeleeuw:</i>	<i>1985</i>
<i>Hr.Ms. Dolfijn:</i>	<i>1990</i>
<i>Hr.Ms. Bruinvis:</i>	<i>1991</i>

De garantietermijn (24 maanden) is verstreken.

's-Gravenhage, 12 september 2000

Hierbij informeer ik u over het volgende:

De bij de Koninklijke Marine in gebruik zijnde onderzeeboten van de Walrus-klasse worden diesel-elektrisch voortgestuwd. De benodigde elektrische energie wordt hierbij geleverd door dieselmotoren. De afvoergassen van deze dieselmotoren worden via een uitlaat door de drukhuid naar buiten afgevoerd.

Tijdens het onder water varen wordt deze uitlaat afgesloten. Deze afsluiting is om veiligheidsredenen dubbel uitgevoerd. Hiervoor is een zogenaamde binnenboord afsluiter en een buitenboord afsluiter gemonteerd. Beide afsluiters moeten de volledige waterdruk tot op de maximale duikdiepte kunnen weerstaan.

Tijdens een recente inspectie zijn bij alle vier onderzeeboten in de binnenboord afsluiters van de afvoergassen spanningscorrossiescheurtjes aangetroffen. De drukvastheid van deze afsluiters is hierdoor niet meer gegarandeerd. De onderzeeboten zijn daarom op dit moment niet meer inzetbaar. De lopende vaarprogramma's zijn dan ook opgeschort.

Ik benadruk overigens dat, gezien de redundante beveiliging, de veiligheid van de bemanning niet in het geding is geweest.

Nieuwe afsluiters moeten worden aangeschaft. Hierover is inmiddels offerte gevraagd bij de Italiaanse fabrikant. De verwachte levertijd van de afsluiters is 8 tot 12 maanden na afsluiten van de opdracht. Tot de vervanging kunnen twee van de aangetaste afsluiters naar verwachting tijdelijk worden gerepareerd. De andere twee afsluiters lijken hiervoor te veel beschadigd.

Het demonteren, repareren en weer monteren van de afsluiters is een omvangrijk karwei. De prognose is dat de eerste te repareren afsluiter in de tweede helft van november aan boord van een van de onderzeeboten geïnstalleerd kan worden.

De tweede afsluiter zal dan begin december in de volgende onderzeeboot kunnen worden gemonteerd. Daarna zijn twee onderzeeboten weer operationeel inzetbaar. Eén onderzeeboot ligt die periode in groot onderhoud. De vierde boot zal pas na installeren van een te verwerven nieuwe afsluiter inzetbaar zijn.

Desgewenst zal ik u informeren over nadere ontwikkelingen.

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