



> Retouradres Postbus 20701 2500 ES Den Haag

de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Plein 2
2511 CR Den Haag

Ministerie van Defensie

Plein 4
MPC 58 B
Postbus 20701
2500 ES Den Haag
www.defensie.nl

Datum 23 mei 2012
Betreft Antwoorden op vragen proefvaart met de FRISC

Onze referentie
BS2012015664

*Bij beantwoording datum,
onze referentie en betreft
vermelden.*

Hierbij ontvangt u antwoorden op de vragen aan de minister van Defensie over het bericht uit de Telegraaf van 14 april 2012 'Test nieuwe boot mariniers debacle'. Het betreft antwoorden op vragen van het lid Hernandez (PVV), ingezonden 20 april 2012 met kenmerk 2012Z08570, en de antwoorden op de vragen van de leden Knops en Holtackers (beiden CDA), ingezonden 20 april 2012 met kenmerk 2012Z08594.

DE MINISTER VAN DEFENSIE

drs. J.S.J. Hillen

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 met kenmerk 2012Z08570)

Ministerie van Defensie

Datum

Onze referentie
BS2012015664

1

Bent u bekend met het bericht "Test nieuwe boot mariniers debacle"? 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)*.

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? 2)

De antwoorden op de vragen van 4 november 2011 (Vergaderjaar 2011-2012, Aangangsel 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 wordt ieder type afzonderlijk beproefd. Eind 2012 wordt nog een type beproefd, de *Raiding Craft (RC)*.

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?

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.

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?

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.

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?

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 verzwaring van de constructie en het aanbrengen van een extra beschermende laag op de neus van het vaartuig.
Scheurtjes in het navigatieframe (type BC).	Het navigatieframe is opnieuw ontworpen en de constructie is verzwaard.
Onvoldoende oprichtend vermogen van het keerzaksysteem (type BC en SCC).	Het keerzaksysteem is aangepast en beschikt nu over voldoende oprichtend vermogen. In mei 2012 zal bij het derde SCC opnieuw een volledige test worden uitgevoerd.
Het losraken van de bevestiging van de stoelen aan het vaartuig (type SCC).	De boutverbindingen van de stoelen zullen worden voorzien van een verstevigingsplaat.
Afbreken van een klein deel van het windscherm (type SCC). Dit betreft geen structureel probleem,	Het windscherm wordt hersteld.
Speling in de lagers van de schroefas (type BC en SCC).	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.
--	---

Ministerie van Defensie

Datum

Onze referentie
BS2012015664

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?

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.

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?

Nee. Defensie heeft haar eisen niet aangepast.

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?

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.

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?

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.

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?

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.

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?

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.

12

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

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.

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?

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.

14

Kunt u bovenstaande vragen afzonderlijk beantwoorden?

Ja.

1) Telegraaf, zaterdag 14 april, pagina 7.

2) Aankondiging Handelingen, vergaderjaar 2011-2012, nr. 563

Vragen van de leden Knops en Holtackers (beiden CDA) aan de minister van Defensie over averij bij proefvaart rubberboot mariniers (ingezonden 20 april 2012 met kenmerk 2012Z08594)

Ministerie van Defensie

Datum

Onze referentie
BS2012015664

1

Hoe beoordeelt u de berichtgeving 1) over een proefvaart met de FRISC-rubberboot voor het Korps Mariniers? Is het waar dat er bij deze proefvaart vitale onderdelen afgebroken zijn? Zijn er nog meer problemen aan het licht gekomen tijdens de proefnemingen? Zo ja, welke?

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)*. 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.

Naast de beproeving van het type *Support Craft Caribbean (SCC)* zijn beproevingen uitgevoerd met een *demonstrator* (een lichte civiele uitvoering) en het FRISC-type *Boarding Craft (BC)*. 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. Eind 2012 wordt nog een type beproefd, de *Raiding Craft (RC)*.

Resultaten beproeving	Aanpassingen
Scheuren in de bevestiging van het voorste drijflichaam (type BC).	De bevestiging van het drijflichaam is verbeterd door onder meer een verzwaring van de constructie en het aanbrengen van een extra beschermende laag op de neus van het vaartuig.
Scheurtjes in het navigatieframe (type BC).	Het navigatieframe is opnieuw ontworpen en de constructie is verzwaard.
Onvoldoende oprichtend vermogen van het keerzaksysteem (type BC en SCC).	Het keerzaksysteem is aangepast en beschikt nu over voldoende oprichtend vermogen. In mei 2012 zal bij het derde SCC opnieuw een volledige test worden uitgevoerd.
Het losraken van de bevestiging van de stoelen aan het vaartuig (type SCC).	De boutverbindingen van de stoelen zullen worden voorzien van een

	verstevigingsplaat.
Afbreken van een klein deel van het windscherm (type SCC). Dit betreft geen structureel probleem,	Het windscherm wordt hersteld.
Speling in de lagers van de schroefas (type BC en SCC).	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.

Ministerie van Defensie

Datum

Onze referentie
BS2012015664

2

Houdt Defensie de leverancier onverkort aan de gemaakte afspraken en aan de aan het product gestelde eisen? Komen de kosten om de geconstateerde mankementen te verhelpen geheel voor rekening van de leverancier?

Ja, tot dusver voldoet de leverancier aan alle gestelde eisen. De knelpunten die bij de beproevingen zijn geconstateerd worden volgens het contract op kosten van de leverancier aangepast, zowel bij de geleverde als bij de nog te leveren vaartuigen.

3

Hoeveel FRISC-boten zijn inmiddels geleverd aan Defensie? Zullen al deze en in de toekomst nog te leveren vaartuigen grondig getest worden en eventuele gebreken verholpen worden voordat ze operationeel ingezet worden?

Er zijn tot dusver elf vaartuigen aan Defensie geleverd. Alle nog te leveren vaartuigen zullen grondig worden getest en alle gebreken worden hersteld. Defensie accepteert geen vaartuigen die niet zijn getest. Zie ook het antwoord op de vraag 1.

4

In welke mate kunnen deze mankementen leiden tot vertragingen en belemmering in de taakuitvoering van het Korps Mariniers en de Kustwacht?

De knelpunten hebben geleid tot een vertraging in het opleidings- en evaluatieprogramma van het Korps Mariniers en de Kustwacht. Deze vertragingen zijn binnen het programma opgevangen en vormen geen belemmering voor de taakuitvoering van het Korps Mariniers en de Kustwacht. De operationele ingebruikneming van het eerste FRISC is voorzien na de zomer van 2012.

5

Wanneer zijn de voor antidrugsoperaties bestemde Friscs beschikbaar voor operaties in het Caribisch gebied?

Het eerste vaartuig van het type SCC is reeds in het Caribisch gebied. Het vaartuig is getest en zal naar verwachting na de zomer 2012 voor het eerst operationeel worden ingezet. De overige vaartuigen van het type SCC worden voor het einde van dit jaar afgeleverd in het Caribisch gebied. De FRISC's kunnen worden ingezet bij de bestrijding van drugsmokkel en andere defensietaken, zoals humanitaire ondersteuning.

1) 'Test nieuwe boot mariniers debacle', Telegraaf, 14 april 2012

Ministerie van Defensie

Datum

Onze referentie
BS2012015664