

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Plein 2
2511 CR 's Gravenhage

Datum 5 april 2007
Ons kenmerk D/2007010641
Onderwerp Kamervragen over het neerstorten van Sperwers in Afghanistan.

Hierbij bied ik u de antwoorden aan op de schriftelijke vragen van het lid Van Velzen (SP) over het niet melden van het verongelukken van Nederlandse vliegtuigen in Afghanistan (2060709560) en van de leden Kortenhorst en Haverkamp (beiden CDA) over het neerstorten van onbemande vliegtuigjes in Afghanistan (2060709690), aan de staatssecretaris van Defensie (ingezonden 15 maart 2007).

DE MINISTER VAN DEFENSIE,

Bijlage 1: Antwoorden op de schriftelijke vragen van het lid Van Velzen over het niet melden van het verongelukken van Nederlandse vliegtuigen in Afghanistan (2060709560).

Bijlage 2: Antwoorden op de schriftelijke vragen van de leden Kortenhorst en Haverkamp over het neerstorten van onbemande vliegtuigjes in Afghanistan (2060709690).



Defensie

2060709560

Antwoorden op de schriftelijke vragen van het lid van Velzen (SP) aan de staatssecretaris van Defensie over het niet melden van het verongelukken van Nederlandse vliegtuigen in Afghanistan (ingezonden 15 maart 2007).

1. Is het waar er sinds eind vorig jaar twee Nederlandse onbemande vliegtuigen (zgn. Sperwers) zijn verongelukt? 1) Zo ja, waarom heeft u dit niet aan de Kamer gemeld? Kunt u aangeven hoe dit heeft kunnen gebeuren? Wordt er onderzoek gedaan naar de oorzaak van het verongelukken van deze vliegtuigen? Zo ja, door wie? Wanneer kan de Kamer een rapportage ontvangen over de toedracht van dit ongeval?

Tijdens vliegoperaties met de Sperwer in Uruzgan zijn twee vliegtuigen beschadigd. Bij beide voorvallen zijn geen slachtoffers gevallen, noch was er sprake van een effect op de operationele inzetbaarheid van de Nederlandse eenheden. Daarom heeft er geen melding aan de Kamer plaatsgevonden.

Naar beide voorvallen is conform het Vliegveiligheidsmanagementsysteem Commando Landstrijdkrachten (CLAS) een onderzoek ingesteld. Het onderzoek naar het eerste voorval is afgerond. Binnenkort zullen de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA) en de Commandant der Strijdkrachten (CDS) dit rapport van een appreciatie voorzien. Dit onbemande vliegtuig is als gevolg van het te laat ontplooiën van de hoofdparachute met een te hoge snelheid geland. Het onderzoek naar het tweede voorval is nog niet afgerond.

Over de uitkomst van beide onderzoeken zal de Kamer medio 2007 worden geïnformeerd.

2. Is het waar dat de inzet van de Sperwer op 21 december 2006 in Uruzgan de eerste keer was dat dit vliegtuig operationeel werd ingezet? 2) Kunt u aangeven welke oefeningen door de 101 Remotely Piloted Vehicle Batterij of andere krijgsmachtdelen zijn gedaan met dit vliegtuig en welke technische problemen er zijn opgetreden? Wat is er gebeurd met de mogelijk opgetreden technische problemen?

De eerste operationele vlucht in Afghanistan is uitgevoerd op 31 december 2006. De eenheid die de onbemande vliegtuigen inzet, 101 RPV-Batterij, heeft daarvoor een



Defensie

gereedstellingsprogramma uitgevoerd, waarbij niet alleen op het standaard oefenterrein in Nederland (Oldebroek) is geoefend, maar ook in het buitenland (Noorwegen, Zweden en Spanje). Ook zijn onder diverse terrein- en klimaatomstandigheden testen uitgevoerd. Technische onvolkomenheden die zich hierbij voordeden, zijn onderzocht en in overleg met de fabrikant zijn verbeteringen doorgevoerd.

3. Is het waar dat het Canadese troepencontingent in Afghanistan dezelfde vliegtuigen al vanaf 2003 inzet bij vredesoperaties in Afghanistan en de beschikbare 6 exemplaren in 2004 langdurig buiten gebruik werden gesteld door harde landingen of doordat de vliegtuigen in het bergachtige terrein te pletter waren gevlogen? Was deze informatie u bekend toen u besloot deze vliegtuigen in te zetten in Uruzgan? Heeft u contact gehad met de Canadezen om te informeren welke problemen zij ondervonden hebben bij de inzet van deze vliegtuigen vóór u besloot dit kostbare materieel in Uruzgan in te zetten? Zo ja, wat werd er aan u gemeld en waarom besloot u toch dit materieel in te zetten? Zo neen, waarom niet?

De Canadese Sperwers zijn in 2004 inderdaad buiten gebruik geweest. Voor het antwoord op het eerste gedeelte van deze vraag verwijs ik u naar antwoorden op vragen van de leden Kortenhorst en Haverkamp (Nr. 836, beantwoord op 13 februari 2004).

De informatie over de inzet van Canadese Sperwers was bij Defensie bekend. Het Bureau Vliegveiligheidsmanagement van het CLAS beschikt over *air safety* rapporten over de inzet van en ervaringen met de Canadese Sperwer in Afghanistan. Tevens heeft er voor de ontplooiing van het Nederlandse Sperwersysteem een uitgebreide informatieoverdracht plaatsgevonden met de Canadese Sperwereenheid in Afghanistan. Analyse van deze informatie heeft tot een aantal technische en operationele aanpassingen geleid bij de Nederlandse inzet van de Sperwer in Afghanistan.

4. Is het waar dat de Canadese krijgsmacht 'zo snel mogelijk van de Sperwers af wil, omdat ze "nog nooit zulke rotzooi" zouden hebben gezien'? 1) Is het eveneens waar dat de Deense krijgsmacht zo graag van de Sperwer af wilde dat de toestellen met verlies aan Canada verkocht werden? Waren deze signalen u bekend voor u besloot tot aanschaf van de Sperwer?



Defensie

De gebruikers van de Sperwer wisselen in internationaal verband op basis van een *Memorandum of Understanding* (MoU) onderling hun technische, logistieke en operationele ervaringen uit. Uit dit overleg is niet gebleken dat de Canadezen zo snel als mogelijk van deze systemen af willen.

Denemarken heeft de MOU-partners in juni 2005 gemeld het Sperwerproject te beëindigen in verband met de hoge onderhoudskosten en technische problemen. Door een andere operationele, organisatorische en materieellogistieke benadering waren deze problemen voor Nederland minder van toepassing.

Overigens is het Nederlandse Sperwersysteem reeds aangeschaft voordat de Canadezen en Denen besloten het Sperwersysteem aan te schaffen.

5. Is het waar dat de aankoop van de 34 Sperwers ongeveer 180 miljoen euro heeft gekost? Bent u van plan de twee verongelukte Sperwers te vervangen? Zo ja, waarom zou u dat doen gezien de staat van dit vliegtuig? Wat zijn de kosten daarvan?

De aanschaf van het systeem heeft destijds ongeveer 180 miljoen **gulden** gekost.

De beschadigde Sperwers worden niet vervangen. Het aantal aangeschafte vliegtuigen is berekend op het gebruik en het daaruit voortvloeiende verwachte verlies gedurende de gehele levensduur. Wel wordt onderzocht of beide vliegtuigjes kunnen worden gerepareerd. De kosten hiervan zijn nog niet bekend.

1) NRC, 12 maart 2007, 'Vliegtuigjes verongelukt in Uruzgan'

2) http://www.mindef.nl/actueel/nieuws/2007/01/20070103_sperwer.aspx



Defensie

2060709690

Antwoorden op schriftelijke vragen van de leden Kortenhorst en Haverkamp (beiden CDA) aan de staatssecretaris van Defensie over het neerstorten van onbemande vliegtuigjes in Afghanistan (ingezonden 15 maart 2007).

1. Bent u bekend met de berichtgeving dat er al twee onbemande vliegtuigen van het type Sperwer gecrasht zijn sinds de ontplooiing van de eenheid in Afghanistan? 1)

Ja.

2. Kent u de oorzaken van de crashes? Zo ja, welke waren deze? Zo neen, op welke termijn verwacht u resultaten van onderzoek hiernaar?

Zie voor de beantwoording van deze vraag het antwoord op vraag 1 van het lid Van Velzen (2060709560).

3. Hebben zich, in het licht van uw antwoord op eerdere vragen dat gedurende de 'inleerperiode' van de Sperwer, die tot 2005 doorliep, rekening moest worden gehouden met een verhoogde kans op (technische) onvolkomenheden, sindsdien nog onvolkomenheden voorgedaan? 2) Zo ja, welke waren deze?

Er hebben zich sindsdien nog een aantal kleine technische onvolkomenheden voorgedaan, waarop, mede in overleg met de fabrikant, passende maatregelen zijn genomen. Deze hebben echter geen gevolgen gehad voor de operationele gereedheid van de Sperwer.

4. Heeft u zicht op de vliegprestaties van andere typen in Afghanistan operationele onbemande vliegtuigen dan de Sperwer? Zo ja, hoe beoordeelt u deze?

Er zijn verschillende typen Unmanned Aerial Vehicles (UAV's): mini UAV's (bijvoorbeeld de Aladin), tactische UAV's (bijvoorbeeld de Sperwer) en operationeel-strategische UAV's (waaronder de Predator). Deze typen verschillen onder andere in eigenschappen, actieradius en het niveau van inzet. Omdat het verschillende typen UAV's betreft, kunnen de

Defensie

vliegprestaties niet worden vergeleken. Van het type tactische UAV wordt in Afghanistan de Sperwer gebruikt door Nederland en Canada. Daarnaast gebruikt Duitsland de Luna. Er is geen significant onderscheid tussen de vliegprestaties van de Canadese en Nederlandse Sperwer of de Duitse Luna.

5. Kunt u aangeven welke conclusies u verbindt aan het niet optimale functioneren van de Sperwer, in relatie tot nut en noodzaak van aanschaf van nieuwe onbemande vliegtuigen? Onderschrijft u de stelling dat het belang van de MALE-UAV (Medium Altitude Long Endurance - Unmanned Aerial Vehicles), bij voorkeur van een type dat zich in operaties zoals in Afghanistan bewezen heeft, steeds meer toeneemt?

Er zijn geen aanwijzingen dat de Sperwer onvoldoende functioneert. Uit ervaringen van het inzetgebied blijkt dat deze systemen een onmisbare meerwaarde hebben omdat zij de commandant snel kunnen voorzien van actuele informatie over de operationele omgeving. Mede hierdoor worden deze systemen zeer frequent en onder alle omstandigheden ingezet.

De huidige gebruikte UAV's behoren tot het segment van Tactische UAV's met een kleine actieradius en dekkinggebied en beschikken over een beperkte sensorcapaciteit en vluchtduur. In de brief aan de Kamer van 20 september 2006 – Project “*Medium Altitude Long Endurance (MALE) UAV*” – is de samenhang tussen de diverse typen luchtgrondwaarnemingsmiddelen op de verschillende niveaus van de keten aangegeven. Tactische UAV's als de Sperwer en operationeel-strategische UAV's als de MALE zijn weliswaar gerelateerd maar – vervullen duidelijk verschillende operationele behoeften. Er bestaat dus geen directe relatie tussen de Sperwer en de toenemende behoefte aan MALE UAV.

6. Bent u bereid deze vragen te beantwoorden vóór 2 april a.s., zodat de antwoorden bij het Algemeen Overleg Materieel van 4 april a.s. betrokken kunnen worden?

Dit is helaas niet gelukt.

- 1) 'Vliegtuigjes verongelukt in Uruzgan', NRC Handelsblad, 12 maart 2007
- 2) Aanhangsel Handelingen, nr. 836, vergaderjaar 2003-2004