

Vergaderjaar 2013–2014

30 806

Onbemande vliegtuigen (UAV)

Nr. 17

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 29 januari 2014

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Defensie over de brief van 21 november 2013 over voorstudie Project (Medium Altitude Long Endurance Unmanned Aerial Vehicle) MALE UAV (Kamerstuk 30 806, nr. 16).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 28 januari 2014. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

De griffier van de commissie,
Van Leiden

1

In hoeverre is de verwerving van één systeem een experiment? In hoeverre is één systeem operationeel een betekenisvolle aanvulling van het materieel? Als dit een experiment is, hoeveel systemen zijn dan uiteindelijk nodig om er operationeel overtuigend mee te kunnen optreden?

De verwerving van één systeem is geen experiment. De beoogde kandidaat, de MQ-9 Reaper, is een systeem dat van de plank wordt gekocht en door andere (ook Europese) landen reeds veelvuldig onder operationele omstandigheden is ingezet. De operationele behoefte van Defensie bestaat uit één systeem met vier vliegtuigen (zie Kamerstuk 30 806, nr. 10 van 14 december 2011).

2

Kunt u aangeven in welke mate weersomstandigheden een rol spelen bij het effectief vergaren van inlichtingen? Wat zijn de uiterste fysieke grenzen waarbij een MQ-9 Reaper operationeel ingezet kan worden?

De MQ-9 Reaper is uitgerust met verschillende sensoren, zoals optische sensoren en radar. Daardoor kan de MQ-9 Reaper inlichtingen vergaren onder verschillende weersomstandigheden. Weersomstandigheden, zoals harde wind, kunnen de operationele inzet van de MQ-9 Reaper beperken, zoals dit in het algemeen ook geldt voor andere luchtvaartuigen.

3

Zijn er gevallen bekend van MQ-9 Reapers die tijdens het uitvoeren van operationele werkzaamheden zijn gehackt/waarvan de besturing is overgenomen? Beschikt de MQ-9 Reaper over een daadwerkelijk en effectief systeem tegen cyberaanvallen?

Bij Defensie geen gevallen bekend waarbij MQ-9 Reapers tijdens de uitvoering van missies zijn gehackt of waarvan de besturing is overgenomen. In het ontwerp van de MQ-9 Reaper is rekening gehouden met de operationele eis om cyberaanvallen dan wel pogingen tot overname van het toestel tegen te gaan.

4

Wordt de inzet van drones in het binnenland geëvalueerd door u en uw collega van Veiligheid en Justitie, afzonderlijk dan wel gezamenlijk?

Na de inzet van de UAV maakt Defensie een technische evaluatie. Het is voor de politie niet een standaardprocedure om iedere inzet van een Raven van Defensie met een evaluatie af te sluiten. Voor zover dergelijke evaluaties wel zijn gemaakt, lenen zij zich niet voor openbaarmaking, omdat zij veelal informatie bevatten over opsporingsonderzoeken waar de Raven is ingezet.

De politie werkt op dit moment aan een visie op de inzet van UAV's. Zodra het onderzoek is afgerond, zal het kabinet zijn standpunt daarover aan uw Kamer aanbieden.

5

Welke Minister draagt de kosten van de binnenlandse drones inzet ten behoeve van de justitie en hoeveel bedroegen de kosten in 2012 en 2013?

De Minister van Defensie draagt de kosten van de nationale inzet van *Unmanned Aerial Vehicles* (UAV's) ter ondersteuning van Justitie. De meerkosten voor de inzet van de Raven bedroegen € 195.500 in 2012 en € 53.300 in 2013. Deze inzetten zijn gefinancierd uit het budget Financiering Nationale Inzet Krijgsmacht (FNIK) op artikel 1 van de Defensiebegroting.

6

In hoeverre is de Scan Eagle inmiddels beschikbaar en in gebruik genomen voor binnenlandse inzet?

Van de Scan Eagle bestaat een analoge en een digitale variant. De analoge variant van de Scan Eagle is verworven via een *Fast Track Procurement* (FTP) procedure voor de antipiraterijmissie en is ingezet vanaf Zr.Ms. Rotterdam en Zr.Ms. Johan de Wit. Vanwege mogelijke (signaal-) interferentie mag deze versie van het systeem niet boven Nederland worden ingezet. De digitale variant van de Scan Eagle is onlangs ingevoerd. Deze versie mag wel boven Nederland vliegen, maar het bedienend personeel is hiervoor nog niet gekwalificeerd. Dit is voorzien voor midden 2014.

7

Over hoeveel drones beschikt u?

De term *drones* wordt van oudsher gebruikt voor onbemande doelvliegtuigen met beperktere mogelijkheden. Voor de huidige generatie systemen wordt internationaal de term *Unmanned Aerial Vehicles* (UAV's) of *Unmanned Aircraft Systems* (UAS) gehanteerd. Defensie beschikt over 25 Raven systemen met elk drie vliegtuigen, één analoog Scan Eagle systeem met vijf vliegtuigen en twee digitale Scan Eagle systemen met elk drie vliegtuigen.

8 en 9

Hoe vaak zijn drones in 2012 en 2013 door de overheid ingezet en ten behoeve waarvan?

Hoe vaak heeft u in 2012 en 2013 drones uitgeleend aan Justitie en/of de politie en ten behoeve waarvan?

Voor militaire bijstand en/of steunverlening aan civiele autoriteiten heeft Defensie uitsluitend gebruik gemaakt van het Raven-systeem. In 2012 is de Raven 14 keer ingezet ter ondersteuning van de politie. Hiervan is eenmaal een Raven ingezet bij een verkeerscontrole. De overige 13 keer waren in het kader van de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde. In 2013 is de Raven zeven keer ingezet ter ondersteuning van de politie: één keer in het kader van de openbare orde en veiligheid en zes keer in het kader van de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde.

De inzet in het kader van openbare orde en veiligheid betrof het monitoren van verkeers- en toeschouwersstromen bij een groot publiek sportevenement en het monitoren van een gebied waar een vliegtuigbom door de EODD onschadelijk werd gemaakt. De inzet in het kader van de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde bestond hoofdzakelijk uit het surveilleren van een gebied om de heterdaadkracht van de politie te vergroten bij onder andere woninginbraken en voor het opsporen van illegale hennepteelt.

Daarnaast heeft Defensie in 2012 en 2013 UAV's ingezet voor informatievergaring tijdens operaties in Afghanistan (Raven) en voor de Somalische kust (Scan Eagle).

10

Hoe wordt de kwalitatieve behoefte van de Medium Altitude Long Endurance Unmanned Aerial Vehicle (MALE UAV) vervuld als de kwantitatieve behoefte aan twee inbouwsets met speciale grond- en oppervlakteradar met groot bereik en twee inbouwsets met elektronische sensor voor radio- en radarsignalen ontbreekt?

In de basisconfiguratie van de MQ-9 Reaper zitten reeds effectieve sensoren waarmee in de minimale kwalitatieve behoefte wordt voorzien (zie het antwoord op vraag 12). De twee inbouwsets met een speciale grond- en oppervlakteradar met groot bereik en twee inbouwsets met een elektronische sensor voor radio- en radarsignalen kunnen in specifieke gevallen de waarnemingsmogelijkheden vergroten (zie de antwoorden op vraag 14 en 18).

11

Hoe wordt het voortzettingsvermogen van de MALE UAV verzekerd als met dit systeem het maar mogelijk is om voor een aaneengesloten periode van een half jaar een missie uit te voeren?

De inzet van de MALE UAV is gegarandeerd voor een half jaar. Dit komt overeen met de eerder vastgestelde behoeftestelling (zie Kamerstuk 30 806, nr. 10 van 14 december 2011). De beoogde eenheid is daarop gedimensioneerd. De inzet van de Nederlandse MQ-9 is voorzien in internationaal verband, waarbij samen met andere landen de behoefte aan MALE UAV-systemen wordt ingevuld. Daarbij moet voortzettingsvermogen in breder (internationaal) verband worden gezien.

12

Welke sensoren maken deel uit van de behoefte van de MALE UAV anders dan de grond- en oppervlakteradar met groot bereik en de elektronische sensor voor radio- en radarsignalen?

Zoals reeds gemeld in de B-brief (Kamerstuk 30 806, nr. 16 van 21 oktober 2013) is de MALE UAV uitgerust met een elektro-optische en infraroodsensor (EO/IR), een grond- en oppervlakteradar en een laser voor de aanwijzing van objecten. De grond- en oppervlakteradar is een *Synthetic Aperture Radar* (SAR) die ook bewegende objecten kan waarnemen (*Moving Target Indicator*, MTI).

13

Wordt er bij de verwerving en introductie van één MALE UAV-systeem reeds rekening gehouden met een eventuele behoefte in de toekomst van een MALE UAV systeem als wapendrager?

Zoals gemeld in de A- en de B-brief, heeft de behoefte geen betrekking op een MALE UAV als wapendrager. Indien in de toekomst alsnog een behoefte als wapendrager wordt geformuleerd, moet deze met een beperkte aanpassing van het aan te schaffen systeem kunnen worden vervuld.

14

Welke gevolgen heeft het aanhouden van de additionele sensoren om financiële redenen voor de operationele inzet?

Zonder de oppervlakteradar met groot bereik zijn de mogelijkheden beperkt om met de MQ-9 in het maritieme domein doelen op te sporen en grote oppervlaktes water te bewaken en te verkennen. Zonder de

elektronische sensor voor radio- en radarsignalen is de ondersteuning van Elektronische Oorlogsvoering (EOV) beperkt mogelijk.

15

Hoeveel komt het gereserveerde budget van het project MALE UAV tekort om aan de volledige kwalitatieve en kwantitatieve behoefte te voldoen?

Om aan de volledige behoefte te voldoen, zal naar verwachting eenmalig tussen de € 50 en 75 miljoen extra nodig zijn. Dit betreft een ruwe schatting en in de vervolgfase zal hier nadere informatie over worden ingewonnen.

16

Wanneer zal de nieuwe Nederlandse MALE UAV-eenheid opgericht worden?

De Nederlandse MQ-9 eenheid zal vanaf eind dit jaar worden opgebouwd.

17

Wat zijn de meerkosten om de MQ-9 Reaper aan te passen en om te bouwen tot wapendrager?

Deze kosten zijn niet opgevraagd, aangezien de behoefte geen betrekking heeft op een wapendrager.

18

Wat zijn de functionaliteiten van de additionele sensoren die in de toekomst wellicht «van de plank» kunnen worden gekocht?

De additionele sensoren betreffen een speciale grond- en oppervlakte radar met groot bereik en een elektronische sensor voor radio- en radarsignalen. De functionaliteiten van deze additionele sensoren blijken reeds uit de omschrijving. De eerstgenoemde sensor kan een groot gebied met behulp van radar in kaart brengen en observeren. De laatstgenoemde sensor kan radio- en radarsignalen in een breed frequentiegebied ontvangen.

19

Wat is de reden dat er wordt gekozen een systeem «van de plank» te kopen?

Zoals gemeld in de A-brief (Kamerstuk 30 806, nr. 10 van 14 december 2011), wordt de behoefte in beginsel vervuld door een systeem «van de plank» te kopen. Dit is in overeenstemming met de uitgangspunten die zijn geformuleerd in de beleidsbrief van 8 april 2011 (Kamerstuk 32 733, nr. 1) en in het toetsingskader voor materieelverwerving (Kamerstuk 32 733, nr. 77 van 11 juli 2012).

20 en 21

Welke alternatieven zijn er beschikbaar, als er niet voor wordt gekozen een systeem «van de plank» te kopen?

Wat zijn de eventuele financiële consequenties, in zowel negatieve als positieve zin, als er niet voor wordt gekozen een systeem «van de plank» te kopen?

Als niet zou zijn gekozen voor het «van de plank» kopen van een systeem, zou de ontwikkeling van een MALE UAV systeem, nationaal of in een internationaal samenwerkingsverband, een alternatief zijn geweest. In dat geval zou Defensie (een groot deel van) de ontwikkelkosten moeten

betalen, wat een hoger projectbudget zou hebben vereist. Verder zou het langer duren voordat een initiële operationele capaciteit kan worden gerealiseerd.

22

Wat is/zijn de reden(en) dat de operationele capaciteit pas een jaar later beschikbaar is, dan in eerste instantie werd gemeld?

Door verschillende redenen is tijdens de B-fase een dusdanige vertraging opgetreden, dat die in de vervolgfase van het project niet meer kan worden ingelopen. Zo heb ik er, in het verband met de besluitvorming rondom de nota «In het belang van Nederland» en het overleg met de Kamer daarover, voor gekozen de B-brief pas te versturen na het notaoverleg van 6 november jl. Verder is de B-fase enkele maanden later gestart, doordat eerst moest worden onderzocht of de financiële dekking voor deze intensivering was gekoppeld aan verkoopopbrengsten van overtollig materieel. Tot slot is tijdens de B-fase een sourcingonderzoek gedaan.

23

Met welke buitenlandse eenheden, die met hetzelfde systeem opereren, zal de Nederlandse MALE UAV-eenheid samenwerken?

Dat is nog niet bekend. Pas in de volgende fase wordt onderzocht wat de samenwerkingsmogelijkheden met andere landen zijn.

24

Welk risico brengt het projectrisico «afwijken van bestaande configuratie» met zich mee als het projectbudget niet voldoende is om de speciale grond- en oppervlakteradar met groot bereik en de elektronische sensor voor radio- en radarsignalen aan te schaffen?

Doordat is besloten om de additionele sensoren vooralsnog niet te verwerven, is het projectrisico «afwijken van bestaande configuratie» inderdaad sterk afgenomen, maar nog niet helemaal verdwenen. Ook als gevolg van geldende luchtwaardigheidseisen zou er noodzaak kunnen zijn om aanpassingen aan de bestaande configuratie door te voeren. Het blijft daarmee een relevant projectrisico, ook gelet op een eventueel toekomstig besluit om de additionele sensoren alsnog aan te schaffen.

25

Kunt u toelichten welke nationale taken voor de MQ-9 Reaper zijn weggelegd als dit systeem niet volledig in het luchtruim geïntegreerd kan worden?

In hoeverre de MQ-9 volledig in het luchtruim kan worden geïntegreerd, is niet van invloed op de nationale taken die de MQ-9 kan uitvoeren. Bij inzet voor nationale taken kan een deel van het luchtruim tijdelijk en plaatselijk worden vrijgemaakt. De eventuele risico's worden per geval beoordeeld door de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA) en de Inspectie Leefomgeving en Transport.

26

Voor welke nationale taken wordt de MQ-9 Reaper door andere landen ingezet?

De nationale taken waarvoor de MQ-9 Reaper door andere landen wordt ingezet, zijn vergelijkbaar met de nationale taken die zijn voorzien in Nederland. Enkele bekende voorbeelden zijn: ondersteuning van de civiele

autoriteiten bij politietaken, grensbewaking, kustwachttaken of hulp bij rampen.

27

Welke mogelijkheden zijn er voor internationale samenwerking bij de certificering van het MALE UAV-systeem?

Alle mogelijkheden voor internationale samenwerking zullen in de vervolgfase worden beschouwd. Waar het certificering betreft, zal allereerst worden bezien of gebruik kan worden gemaakt van certificeringsgegevens van militaire luchtvaartautoriteiten van andere landen. Daarnaast zal samenwerking worden gezocht met landen die het systeem ook nog moeten certificeren (ofwel potentiële nieuwe MQ-9 gebruikers).

28 en 33

Op welke onderdelen van de certificering van de MQ-9 Reaper is onvoldoende informatie verkregen?

Op welke aspecten is de informatie voorsnog onvoldoende om te bepalen of het MALE UAV-systeem voldoet aan de in Nederland geldende luchtwaardigheidseisen?

In een typisch certificeringsproces zijn de volgende elementen van belang: welk proces zal worden doorlopen, wat zijn de gestelde certificatie-eisen, hoe wordt aangetoond dat aan deze eisen wordt voldaan en welke beperkingen zijn eventueel opgelegd aan het gebruik van het systeem. Over al deze elementen is informatie op hoofdlijnen ontvangen, maar de onderliggende detailinformatie is in deze fase nog niet vrijgegeven.

In Navo-verband is een zogeheten *Standardisation Agreement* (STANAG) opgesteld inzake de luchtwaardigheidseisen voor grotere UAV-systemen. Nederland heeft deze STANAG geratificeerd en daarmee ligt het voor de hand deze te gebruiken voor het certificeren van de MQ-9 Reaper. Dat moet echter nog worden vastgesteld.

Voor de MQ-9 geldt verder dat de Amerikaanse luchtmacht deze heeft gecertificeerd tegen de relevante eisen uit het Amerikaanse militaire handboek inzake luchtwaardigheids-certificering. Deze set van eisen is mogelijk ook acceptabel voor de MLA. Ook Italië en het Verenigd Koninkrijk hebben het MQ-9 systeem reeds gecertificeerd.

29

Wat zijn de te verwachten extra kosten van de sense and avoid apparatuur wanneer deze later wordt geïntegreerd?

Hierover valt op dit moment geen schatting te geven. De Europese luchtvaart-autoriteiten zijn nog doende de functionele eisen op het gebied van *sense and avoid* systemen vast te stellen. Naarmate die eisen hoger zijn, zullen de kosten naar verwachting ook toenemen. Verder speelt de verwachte grootte van de afzetmarkt een rol. Naarmate dergelijke systemen voor meer toestellen verplicht worden gesteld, kunnen de kosten als gevolg van schaalgrootte afnemen. Over beide aspecten bestaat nog geen duidelijkheid.

30

Als de MALE UAV niet gecertificeerd is voor het Europese luchtruim, mag ze daar dan opereren? Bestaan er om die reden plannen om de MALE UAV in Zuid-Europa te stationeren, zolang er geen certificering is?

De certificering van de MQ-9 bepaalt of en hoe Defensie ermee mag opereren. Eventueel kunnen beperkingen worden opgelegd. Voor het opereren in het luchtruim van andere Europese landen moet toestemming worden gevraagd aan de desbetreffende landen. Er bestaan op dit moment geen plannen om de MQ-9 in Zuid-Europa te stationeren.

31

Wordt onder later in te voeren technologieën ook verstaan wapening van de MALE UAV? Zo ja, met welke wapensystemen?

Zoals reeds gemeld in eerdergenoemde B-brief, heeft de behoefte geen betrekking op een MALE UAV als wapendrager. Indien in de toekomst alsnog een behoefte als wapendrager wordt geformuleerd, moet deze met een beperkte aanpassing van het aan te schaffen systeem kunnen worden vervuld. In dat geval zal uw Kamer vooraf worden geïnformeerd.

32

Wat zijn de consequenties als ook in de vervolgfase blijkt dat de luchtwaardigheid van het MALE UAV-systeem niet voldoet aan de in Nederland geldende luchtwaardigheidseisen en er dus geen certificering kan plaatsvinden?

In de gecombineerde C/D-fase wordt een keuze gemaakt over de te stellen eisen. Als in deze fase blijkt dat de MQ-9 op bepaalde aspecten niet voldoet aan de te stellen eisen, kunnen (tijdelijke of permanente) beperkingen worden opgelegd aan het gebruik van de toestellen. Als blijkt dat certificering niet mogelijk is of de operationele beperkingen te omvangrijk zijn, zal de aanschaf worden heroverwogen.

33

Op welke aspecten is de informatie vooralsnog onvoldoende om te bepalen of het MALE UAV-systeem voldoet aan de in Nederland geldende luchtwaardigheidseisen?

Zie het antwoord op vraag 28.

34

Hoe hoog zijn de verwachte kosten van de additionele certificeringswerkzaamheden?

De geschatte kosten voor de additionele certificeringswerkzaamheden zijn gemeld in de commercieel vertrouwelijke bijlage bij de B-brief. In de gecombineerde C/D-fase zal hierover meer informatie bekend worden.

35

Wanneer verwacht u dat de internationale regelgeving inzake volledige luchtruimintegratie van onbemande vliegtuigen zal zijn voltooid?

Ten aanzien van (internationale) regelgeving voor de luchtruimintegratie van onbemande systemen, wordt onderscheid gemaakt tussen civiele systemen zwaarder dan 150 kilogram, lichte civiele systemen en militaire systemen. Lichte civiele systemen en militaire systemen vallen onder de nationale wetgevende competentie. Voor civiele systemen zwaarder dan 150 kilogram worden Europese eisen opgesteld. Een volledig regelgevend kader hiervoor is naar verwachting in 2020 beschikbaar, hoewel vanaf 2016 al de eerste stappen worden gezet ten aanzien van beperkte integratie. Deze civiele regelgeving is strikt genomen niet van toepassing op militaire systemen, maar indien vluchten van militaire systemen

geïntegreerd met de overige luchtvaart worden uitgevoerd, zullen deze civiele eisen onverkort van toepassing zijn voor de desbetreffende delen van de vlucht.

36

Wanneer zal er voldoende informatie verkregen zijn om vast te kunnen stellen of en hoe de USAF MQ-9 Reaper configuratie aangepast moet worden voor de integratie van de twee additionele sensoren die deel uit maken van de Nederlandse behoefte?

Tijdens de gecombineerde C/D-fase kan dergelijke aanvullende informatie worden verkregen.

37

Hebben de landen, die de MQ-9 Reaper reeds bezitten, de twee additionele sensoren, grond- en oppervlakteradar met grootbereik en elektronische sensor voor radio- en radarsignalen in hun behoefte opgenomen? Zo ja, hoe hebben zij de integratie gedaan? Zo nee, waarom hebben zij dat niet in hun behoefte opgenomen?

De huidige gebruikers van de MQ-9 Reaper hebben de twee additionele sensoren niet geïntegreerd in hun toestellen. Dit kan het gevolg zijn van het feit dat die landen andere (bemande of onbemande) platforms gebruiken voor dit type sensoren, of dat dergelijke behoeften in die landen niet bestaan of een lagere urgentie hebben.

38

Kunt u een lijst geven van landen die beschikken over de MQ-9 Reaper of, zoals Duitsland, daar vergaande interesse in hebben?

Frankrijk, Italië, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten beschikken reeds over de MQ-9 Reaper. Duitsland heeft vergaande interesse getoond voor dit systeem. Uit internationale contacten is bekend dat ook andere landen zich oriënteren op MALE UAV-systemen en dat de MQ-9 daarbij één van de kandidaten is. Het zou echter prematuur zijn om deze landen specifiek te noemen voordat de desbetreffende landen dit zelf formeel hebben bekendgemaakt.

39

Welke landen die beschikken over de MQ-9 Reaper, of er interesse in hebben, gebruiken de MQ-9 Reaper als wapendrager of hebben de intentie dat te doen?

Het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten zetten de MQ-9 Reaper in als wapendrager. Italië heeft de intentie dat te doen.

40

Op welke aspecten is de informatie voorsnog onvoldoende om te bepalen of de MQ-9 Reaper configuratie is aangepast voor integratie van de twee additionele sensoren die deel uit maken van de behoefte?

In principe is het mogelijk dergelijke sensoren te integreren op de MQ-9 en daarvoor zijn ook al kostenindicaties verkregen. De detailinformatie over de wijze van integratie, de aansturing van de sensoren, de verwerking van sensorinformatie en de certificering hiervan is echter nog onvoldoende. Pas na de formele aanvang van het verwervingsproces kan dergelijke aanvullende informatie worden opgevraagd.

41

Hoe hoog zijn de verwachte investeringskosten van de specifieke integratie van de inbouwsets?

Om de twee additionele sensoren te verwerven en te integreren, zal naar verwachting tussen de € 50 en 75 miljoen extra nodig zijn.

42

Wanneer verwacht u te kunnen beslissen over het al dan niet afwijken van de bestaande configuratie?

Na voltooiing van de gecombineerde C/D-fase zal bekend zijn welke systeemconfiguratie initieel zal worden verworven.

43

Met welke andere landen heeft u, naast Duitsland en Frankrijk, een *Letter of Intent* getekend wat betreft samenwerkingsmogelijkheden?

Naast Nederland hebben de volgende landen de *Letter of Intent* betreffende samenwerkingsverbanden MALE UAV getekend: Duitsland, Frankrijk, Griekenland, Italië, Polen en Spanje.

44, 45, 46 en 47

Is er een inschatting te maken van de financiële baten voor het Nederlandse bedrijfsleven met betrekking tot de MALE UAV? Hoe is er in voorzien dat de kennis over MALE UAV gezamenlijk met het bedrijfsleven wordt gewaarborgd voor de toekomst? Hoe wordt de gouden driehoek betrokken bij het opbouwen van de kennis met het voor Nederland unieke MALE UAV-systeem? Wordt het bedrijfsleven betrokken bij de initiële operaties, als voorbereiding op de toekomstige inzet in het veiligheidsdomein? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?

Op dit moment is het nog te vroeg om uitspraken te doen over inschatting van het Nederlandse bedrijfsleven en kennisinstellingen. Beoogd wordt de Nederlandse industrie en kennisinstellingen zoveel als mogelijk bij het programma te betrekken, zowel in de productiefase als bij het onderhoud en de integratie en certificering. Dit zal gedurende de gecombineerde C/D-fase in nauwe samenwerking met het Ministerie van Economische Zaken nader worden onderzocht.

48

Welke beperkingen zijn er voor de nationale inzet van de MALE UAV boven bewoond gebied?

De beperkingen voor de nationale inzet van de MALE UAV ten aanzien van operaties boven bewoond gebied wijken niet af van de beperkingen die gelden voor de bemande luchtvaart. Zo zijn er bepaalde minimale vlieghoogten van toepassing en moet te allen tijde veilig een voorzorgslanding kunnen worden uitgevoerd. De eventuele risico's verbonden aan de inzet van de MALE UAV boven bewoond gebied worden per geval beoordeeld door de MLA en de Inspectie Leefomgeving en Transport.

49

Wat zijn de beweegredenen geweest om te kiezen voor vliegbasis Leeuwarden als thuisbasis voor de MALE-UAV-eenheid?

Het plaatsen van de MALE UAV-eenheid op vliegbasis Leeuwarden is nog maar een voornemen. Een definitief besluit hierover is nog niet genomen.

Wel is vliegbasis Leeuwarden, door zijn ligging in de nabijheid van trainingsgebieden boven de Noordzee, bij uitstek geschikt als thuisbasis voor de MQ-9. Ook ligt Leeuwarden noord van de drukste luchtverkeersroutes in Nederland, waardoor het eenvoudigst geopereerd kan worden in gesegregeerd luchtruim. Daarnaast biedt vliegbasis Leeuwarden de mogelijkheid infrastructuur te herbestemmen en is er voldoende geluidsruimte voor de MQ-9 eenheid.

50

Welke argumenten en overwegingen, naast financiële, zullen in de toekomst een rol kunnen spelen bij het besluit om private participatie wel of niet toe te staan?

Bij eventuele toekomstige sourcing-afwegingen ten aanzien van instandhoudings- en gebruiksactiviteiten kunnen de argumenten en overwegingen zoals opgenomen in het rijksbrede instrument Publiek Private Comparator (PPC) een rol spelen.

51

Welke aanpassingen verwacht u dat er allemaal nodig zijn bij het stationeren van de MALE UAV-eenheid op vliegbasis Leeuwarden, groot én klein?

Naar verwachting is de vliegveld-infrastructuur van vliegbasis Leeuwarden zonder ingrijpende aanpassingen geschikt voor de vliegoperaties met een MALE UAV-systeem. Voor de huisvesting van het personeel en de middelen van de eenheid zijn naar verwachting bestaande gebouwen aan te passen. In de volgende fase wordt in kaart gebracht welke aanpassingen aan de bestaande infrastructuur nodig zijn.

52

Is het mogelijk om de Kamer periodiek te informeren, dat wil zeggen eens per half jaar, over de voortgang van de gecombineerde studie- en verwervingsvoorbereidingsfase van het MALE UAV-systeem?

De Kamer wordt in september a.s. via het jaarlijkse Materieelprojectenoverzicht bij de begroting over de voortgang van alle materieelprojecten geïnformeerd. Verder verwacht ik de Kamer begin 2015 te informeren over de voltooiing van de gecombineerde C/D-fase. In een extra tussentijdse rapportage verwacht ik weinig nieuwe informatie te kunnen verschaffen en zo'n rapportage acht ik daarom niet zinvol.