

Noot 1 (zie blz. 1482)

BIJVOEGSEL

Schriftelijke antwoorden van de bewindslieden van Defensie, op vragen gesteld in de eerste termijn van de begroting van Defensie voor het jaar 2006 (30 300-X)

De heer Herben vroeg om een vergelijking tussen het JASSM en de Tactom.

De invoering van wapens als TacTom en het Joint Air-to-Surface Standoff Missile (JASSM) past in de ontwikkeling van het militair optreden. De behoefte om de eigen troepen zo lang mogelijk op veilige afstand te houden en het verrassingseffect te vergroten, heeft geleid tot de ontwikkeling van wapens als TacTom en het JASSM. Door deze precisiewapens te gebruiken, wordt het bedoelde effect vaker bereikt en blijft onbedoelde nevenschade uit.

Een LC-fregat dat met de Tactom is uitgerust, heeft het voordeel dat het vanuit internationale wateren de situatie al in de politieke fase direct kan beïnvloeden. De medewerking van *host nations* is hiervoor niet noodzakelijk. Vanwege het grote voortzettingsvermogen van een schip kan dit lang worden volgehouden. De Tactom is daarom niet alleen een aanvalswapen, maar ook een capaciteit ter afschrikking voordat tot werkelijke inzet moet worden overgegaan.

JASSM kent geen geografische beperkingen (ook ver van zee kunnen landdoelen worden bestreden), maar vereist wel dat een vliegtuig dicht genoeg bij het inzetgebied is. Wanneer dit ook met bijtanken in de lucht niet mogelijk is, moeten vliegtuigen in landen dichtbij het conflictgebied worden gestationeerd. Eenmaal in de nabijheid van het strijdtoneel is een met het JASSM uitgerust jachtvliegtuig een snelle en flexibele inzetoptie.

TacTom en JASSM geven zo ieder een eigen accent aan inzet met precisiewapens voor de lange afstand en vullen elkaar in verschillende fases van een conflict aan. Een uitgebreidere vergelijking tussen beide systemen maakt deel uit van de GOSKM-studie die de Kamer vorig jaar is aangeboden.

Voorts vroeg de heer Herben naar de kosten van de handhaving van twee (of vier) Fokker 60's voor transporttaken naast de drie KDC 10's en de vier C130's.

Met de vier Fokker-60's worden ten minste 2 000 vliegreuren per jaar gevlogen. Dit brengt ruim € 10 miljoen aan structurele exploitatiekosten per jaar met zich. Indien de vier Fokkers worden aangehouden, moeten eenmalige investeringskosten worden gemaakt voor de modificatie van twee toestellen. Deze zijn thans aangepast voor luchtverkenning en zullen weer moeten worden omgebouwd voor het transport van passagiers en vracht. Dit leidt tot aanzienlijke kosten. Ook zullen in de nabije toekomst additionele investeringen nodig zijn om aan de eisen voor de vliegveiligheid te kunnen voldoen. De besparingen in de exploitatiekosten die de afstoting van alle vier Fokkers oplevert, dekken de exploitatiekosten van de derde en vierde C-130. Het aanhouden van de

vier Fokker-60's betekent dat de begroting van Defensie structureel met ruim € 10 miljoen per jaar additioneel wordt belast. Voorts zijn eenmalige investeringskosten voor de ombouw aan de orde en ook moet worden gerekend op additionele infrastructurele kosten (onder andere de uitbreiding van het vliegtuigplatform op de vliegbasis Eindhoven) om de vergrote vloot te kunnen accommoderen.

Mevrouw Karimi (GroenLinks) heeft gevraagd naar de consequenties van de gerechtelijke uitspraak m.b.t. de aansprakelijkheid voor uitzending naar Srebrenica. Ook heeft zij gevraagd in hoeverre de geboden nazorg toereikend is geweest.

Met zijn uitspraak van 4 november jl. heeft de bestuursrechter in Den Haag bepaald dat Defensie aansprakelijk is ten jegens een gewezen militair voor zijn uitzending naar Srebrenica. De rechter is daarbij van mening dat Defensie aansprakelijk is omdat de benodigde voorzorgsmaatregelen om schade bij de uitgezonden militairen niet of onvoldoende getroffen waren. In de procedure is de verantwoordelijkheid van de Verenigde Naties en de internationale bevelsstructuur niet aan de orde geweest. Daarom wordt er hoger beroep ingesteld tegen deze uitspraak. Derhalve zijn de definitieve gevolgen van deze uitspraak nog niet bekend.

De indruk die uit deze uitspraak kan ontstaan is dat de betrokken ex-militair in het geheel geen schadevergoeding ontvangt voor zijn letsel, een Post Traumatisch Stress Syndroom (PTSS). Dit is niet juist. Betrokkene ontvangt een militair invaliditeitspensioen en een bijzondere invaliditeitsverhoging (een smartengeld) voor zijn letsel. Defensie heeft hier dus haar verantwoordelijkheid genomen en zal dit blijven doen, ook voor andere ex-militairen.

Aan betrokkene is de gebruikelijke nazorg geboden. Ook is extra zorg aangeboden in verband met de publicatie van het Srebrenica-rapport. Op het moment dat de klachten bij de betrokken ex-militair bekend werden, is hij in behandeling genomen. De geboden nazorg is derhalve toereikend geweest. Overigens heeft betrokkene Defensie ook niet aansprakelijk gesteld voor een gebrek aan nazorg.

De heer Bakker (D66) vroeg naar de situatie op het Centrale Betaalkantoor Defensie.

Het Centrale Betaalkantoor van Defensie heeft een hectische periode achter de rug. Dit is vooral veroorzaakt door:

- a. De invoering van een andere werkmethode;
- b. De reorganisaties in alle geledingen van de defensieorganisatie;
- c. De kwalitatieve vulling van ontstane vacatures.

Deze oorzaken hebben inderdaad geleid tot een betalingsachterstand. Deze wordt inmiddels echter ingelopen. Sinds de zomer van 2005 wordt het merendeel van de betalingen binnen de vereiste termijn verricht. De werkvoorraad aan te betalen facturen is binnen aanvaardbare grenzen.

Bij het betaalkantoor wordt gewerkt aan de verdere innovatie van het betalingsverkeer, waarbij met een aantal grote en frequente leveranciers wordt gezocht naar moderne manieren om een rechtmatige en snelle betaling te garanderen. Door de aanloopproblemen is het

vertrouwen van sommige leveranciers geschaad. Met de bereikte verbeteringen wordt hard gewerkt om dit vertrouwen te herwinnen. Een recent onderzoek naar de tevredenheid van personeel bij het betaalkantoor wijst niet op een overspannen organisatie, het merendeel van de personeelsleden acht de werkdruk aanvaardbaar.

Mevrouw Huizinga (ChristenUnie) vroeg waarom er nog twaalf NH90 worden aangeschaft met anti-onderzeebootcapaciteiten terwijl het aantal fregatten afneemt.

De *NATO Frigate Helicopter* (NFH), ofwel de fregattenversie van de NH90, is in de eerste plaats bestemd voor verkenningstaken en de bestrijding van doelen zowel onderwater als bovenwater. Voor deze taken is de NFH voorzien van een zogenaamde «missie-uitrusting». In de studie integrale helikoptercapaciteit staat dat de twaalf NFH's hiervan zijn voorzien, zodat een maritieme taakgroep van zeven helikopters kan worden ingezet voor crisisbeheersingsoperaties, terwijl ook het reguliere opleidings-, opwerk- en trainingsprogramma van fregatten en *Search and Rescue* taken kunnen worden uitgevoerd.

Evenals de huidige Lynx helikopter zal de NFH een integraal onderdeel zijn van het wapensysteem van een fregat of een patrouillevaartuig. Dankzij de missie-uitrusting kan de NFH ook vanaf andere schepen worden ingezet, zoals een bevoorradingschip of een LPD in eskaderverband. Speciaal voor de patrouillevaartuigen is de NFH boordhelikopter onmisbaar voor de uitvoering van een groot aantal taken, zoals verkenning en de onderschepping van kleine oppervlakte-doelen, zoals drugsboten. Ten slotte kan de NFH ook worden ingezet voor kustwachttaken. De transportvariant van de NH90 is niet in staat al deze taken uit te voeren.

Tijdens de begrotingsbehandeling op 15 november jl. heeft de heer Herben (LPF) gevraagd naar de beperking van de verstrekking van gratis treinkaartjes aan veteranen.

In de Nota Veteranenzorg is opgenomen dat de gratis NS-kaartjes voor bezoeken aan evenementen voortaan op verzoek worden verstrekt per evenement en op datum. Thans worden nog ongedateerde kaartjes uitgegeven die geldig zijn vanaf elk station in Nederland naar elk ander station in Nederland.

Het doel van deze beleidswijziging is de verstrekking van treinkaartjes direct te koppelen aan het bezoeken van activiteiten in een ruime betekenis. Daaronder versta ik ook het door de heer Herben aangehaalde voorbeeld van het bijwonen van de begrafenis of crematie van een overleden kameraad.

Treinkaartjes dienen vooraf te worden aangevraagd bij het Veteraneninstituut. Voor uitzonderingsgevallen, zoals het door de heer Herben aangehaalde voorbeeld, zal ik de mogelijkheid scheppen om de kosten achteraf bij het Veteraneninstituut te declareren.

Noot 2 (zie blz. 1499)

ANP 144-(2129064)

Nieuwe JSF-opdracht voor Stork

Nieuw bericht, vervangt Stork doet mee met bouw straalmotoren JSF

NAARDEN (ANP) – Stork Aerospace gaat voor de Amerikaanse vliegtuigmotorenfabrikant Pratt & Whitney door toepassing van een nieuwe technologie onderdelen maken voor de straalmotor van het gevechtsvliegtuig JSF, de Joint Strike Fighter.

De overeenkomst die Stork Aerospace hierover donderdag heeft gesloten, kan het Nederlandse bedrijf een omzet van 200 miljoen euro opleveren. Stork Aerospace, dat deel uitmaakt van industrieconcern Stork, moet eerst laten zien dat het in staat is de onderdelen met behulp van de zogenoemde verspaningstechniek te fabriceren. Voor die werkzaamheden ontvangt het bedrijf in elk geval 1,25 miljoen dollar.

De verspaningstechniek komt erop neer dat uit één stuk metaal, in dit geval titanium, een onderdeel wordt gemaakt door het overbodige metaal weg te frezen. Dat bespaart kosten en levert een sterker en lichter product op. Toepassing van deze techniek bij de bouw van vliegtuigmotoren kan volgens Stork Aerospace «een doorbraak» betekenen.

Het bedrijf is al betrokken bij de JSF, waarvoor het onder meer deuren en luiken maakt. Het JSF-orderboek van Stork Aerospace bedraagt momenteel 315 miljoen dollar. Stork rekent erop in de komende 25 jaar voor 5 miljard dollar aan JSF-opdrachten binnen te slepen. Pratt-Whitney is samen met General Electric (GE) door vliegtuigfabrikant Lockheed Martin uitgezocht om de motoren te leveren voor de JSF.

