

COMMISSIE VOOR DE
LANDSVERDEDIGING

COMMISSION DE LA DÉFENSE
NATIONALE

van

du

WOENSDAG 25 APRIL 2018

MERCREDI 25 AVRIL 2018

Voormiddag

Matin

De openbare commissievergadering wordt geopend om 10.01 uur en voorgezeten door mevrouw Karolien Grosemans.

La réunion publique de commission est ouverte à 10.01 heures et présidée par Mme Karolien Grosemans.

01 Dossier met betrekking tot de vervanging van de F-16 vliegtuigen van de Luchtcomponent: hoorzitting met (gewezen) vertegenwoordigers van Defensie:

- Claude Van de Voorde, luitenant-generaal;
- Frederik Vansina, generaal-majoor;
- Luc Roelandts, generaal-majoor;
- Michel Ocula, generaal-majoor (b.d.);
- Geert Mariën, kolonel.

01 Dossier concernant le remplacement des avions F-16 de la Composante Air: audition d'(anciens) représentants de la Défense:

- Claude Van de Voorde, lieutenant général;
- Frederik Vansina, général major;
- Luc Roelandts, général major;
- Michel Ocula, général major (e.r.);
- Geert Mariën, colonel.

De **voorzitter**: Welkom in de commissie voor de Landsverdediging voor het tweede deel van de hoorzittingen over het dossier van de vervanging van de F-16-vliegtuigen.

We hebben vandaag een hoorzitting met vertegenwoordigers en gewezen vertegenwoordigers van Defensie. Ik heet luitenant-generaal Van de Voorde, generaal-majoor Vansina, generaal-majoor Roelandts, generaal-majoor Ocula en kolonel Mariën van harte welkom hier.

Zoals bij de vorige hoorzitting wil ik vragen dat zij zich eerst even voorstellen en uitleggen wat zij precies doen bij Defensie. Wie aansluitend een toelichting wil geven, kan dat uiteraard doen.

01.01 **Raoul Hedebouw** (PTB-GO!): Madame la présidente, je serai bref.

Pour organiser les auditions, on avait d'abord hésité entre mardi et mercredi. Comme une séance plénière se tiendra cet après-midi, ce sera assez inconfortable pour les petits groupes. Il aurait donc été plus *hoffelijk* (courtois) d'organiser les auditions hier.

De **voorzitter**: Mijnheer Hedebouw, ik heb begrip voor uw opmerking. De commissie voor de Landsverdediging komt altijd samen op woensdag en ik wilde dat zo houden. Vorige week bleek dat niet mogelijk door technische problemen, maar die werden opgelost en dus valt de commissievergadering deze week wel op woensdag. Woensdag is de dag die de commissieleden hiervoor reserveren.

01.02 **Michel Ocula**: Mevrouw de voorzitter, geachte leden van de commissie, goedemorgen.

Voor ik mij voorstel, wil ik graag twee dames in de zaal bedanken. Eerst en vooral bedank ik u, mevrouw de voorzitter, omdat u in de begindagen van het dossier hebt opgeroepen de kalmte te bewaren en een lynchpartij te vermijden.

Ik wil ook mevrouw Depraetere bedanken, omdat zij mij redelijk snel heeft uitgenodigd om mij hier in het Parlement te komen verantwoorden. Dat was echt een geruststelling voor mijn familie, die kon zeggen dat alles duidelijk zou worden wanneer ik naar het Parlement zou gaan.

Sta mij toe kort mijn loopbaan toe te lichten, om u aan te tonen waar ik een toegevoegde waarde kan betekenen voor het debat.

Het grootste deel van mijn loopbaan heeft zich afgespeeld in de vliegtuigmodernisering. 1988 tot 2012 heb ik gewijd aan een hele reeks moderniseringsprogramma's van vliegtuigen, die dankzij een goede samenwerking met verschillende actoren in de verschillende stadia tot een goed einde gebracht werden. Met die verschillende stadia bedoel ik: ontwerp, definitie, bestek, contract, contractuitvoering en het klaarmaken van de organisatie voor de ingebruikname.

In februari 2012 heb ik besloten de vliegtuigwereld over te laten aan anderen en heb ik het beheer van de infrastructuur, gebouwen, ICT en telecom van Defensie op mij genomen.

De enige activiteit in het vliegtuigdomein die ik heb meegenomen, was mijn deelname aan het Steering Committee F-16, waar ik de belangen van België ben blijven verdedigen als *prime member*. Dat Steering Committee komt twee keer per jaar samen, soms één dag, soms anderhalve dag.

Ik ben, zoals u gezegd hebt, mevrouw de voorzitter, sinds 1 juli 2017 generaal-majoor op rust. Ik oefen geen enkele beroepsactiviteit uit. Over de periode 1 juli 2017 tot maart 2018 hoeft u mij niets te vragen, want ik kan er echt niet op antwoorden. Daarentegen, doordat mijn rust enigszins verstoord werd sinds 22 maart, kunt u uiteraard wel vragen stellen over bepaalde aspecten van het dossier, dat ik sindsdien en tot nu heb kunnen volgen via de pers. Ik zal daarop antwoorden binnen mijn mogelijkheden.

01.03 Frederik Vansina: Mevrouw de voorzitter, ik ben Frederik Vansina, de commandant van de Belgische Luchtcomponent.

01.04 Luc Roelandts: Mevrouw de voorzitter, ik ben generaal-majoor Luc Roelandts, hoofd van de divisie Overheidsopdrachten bij de algemene directie Material Resources (DG MR).

01.05 Claude Van de Voorde: Mevrouw de voorzitter, geachte parlementsleden, ik ben Claude Van de Voorde, ik ben sinds een jaar de chef van de militaire inlichtingendienst.

01.06 Geert Mariën: Mevrouw de voorzitter, geachte commissieleden, ik ben kolonel Geert Mariën, ik ben momenteel tewerkgesteld in Melsbroek, als tweede commandant van de 15^e Wing Luchttransport. Van augustus 2014 tot augustus 2017 was ik tewerkgesteld in de F-16 SPO in Dayton, Ohio.

01.07 Dirk Van der Maelen (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik wil mij even kort verontschuldigen voor deze namiddag. Ook ik was onaangenaam verrast dat de hoorzitting op woensdag werd georganiseerd. Ik ben voorzitter van de Kazachgate-commissie. Ik moet dus de hele namiddag in de plenaire vergadering aanwezig zijn, waar het rapport van de Kazachgate-commissie wordt besproken.

In een tweede ronde zal ik aan generaal Vansina vragen stellen, maar in een eerste ronde zou ik mijn vragen op generaal Van de Voorde willen concentreren.

Generaal Van de Voorde, mijn aandacht gaat vooral naar de periode vanaf 2014, waarin u kabinetschef was.

Vooraleer ik mijn vragen daaromtrent stel, heb ik twee voorafgaande vragen uit de periode waarin u nog geen kabinetschef was.

De eerste vraag is een open vraag. Hebt u ooit publiek of intern binnen het leger en de luchtmacht een voorkeur voor een vliegtuig uitgesproken?

Zou ik u mogen vragen op die vraag ja of neen te antwoorden? Het antwoord is immers bepalend voor mijn andere vragen.

01.08 Claude Van de Voorde: Neen, ik heb nooit een voorkeur gehad.

01.09 Dirk Van der Maelen (sp.a): U hebt nooit een voorkeur gehad.

Generaal Van de Voorde, mag ik u dan het volgende vragen?

Ik lees u de tekst uit een mail van 26 april 2013 voor waarin u een debriefing geeft aan de legertop, aan alle betrokkenen bij de luchtmacht en allen die bij de vervanging betrokken zijn. "Wat is het alternatief, als het geen F-35 wordt? De Grippen, de F-16, de Rafale enzovoort, is het dat wat wij willen? Neen toch? Voor mij mag gerust een nieuwe F-16 aan het rijtje worden toegevoegd."

Generaal Van de Voorde, uit die mail blijkt heel duidelijk dat in 2013 uw keuze en voorkeur naar de F-35 gaat. Bevestigt u al dan niet dat u die mail hebt geschreven?

01.10 Claude Van de Voorde: De mail zegt mij niets. Indien u echter stelt dat de mail is geschreven, ga ik ervan uit dat hij ook is geschreven.

Wij moeten daarvoor teruggaan naar de context van 2013 waarin eigenlijk nog niets was opgestart en waarin wij ook nog niet de toer van de mogelijke kandidaten hadden gedaan. Op dat moment hadden wij met onze kennis toen het idee dat wij een toestel van de vijfde generatie nodig zouden hebben om op lange termijn gedurende een heel lange periode de jachtcapaciteit te kunnen behouden. In die context was de F-35 op dat moment, met de elementen die wij hadden, waarschijnlijk de kandidaat. Nadien is gebleken, omdat ik in de periode 2013-2014 in de alternatieven geïnteresseerd was, dat er wel degelijk andere kandidaten waren.

Ik vermeld zelf ook waarom niet en ik wist zelf niet van de mogelijkheid om eventueel een nieuwe F-16 te bekijken. Ik gooide dat zelf dus ook terug op tafel. Alles was voor mij nog open omdat we op dat moment nog heel weinig elementen van het dossier kenden. We zaten zelfs nog niet in de prospectiefase, er was nog niets. Dat was mijn mening op dat moment, met de elementen die ik had.

De **voorzitter:** Mijnheer Van der Maelen, wil u misschien uw vragen stellen? Ik wil de vragen graag groeperen. U mag gerust zeggen aan wie u de vragen stelt.

01.11 Dirk Van der Maelen (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik heb een ganse reeks vragen.

In reactie op wat de generaal zegt, het spijt me maar zo lees ik de tekst niet. De tekst zoals hij er staat kan volgens mij alleen zo geïnterpreteerd worden dat het de F-35 is die men wil. Dan is er een lijstje van vliegtuigen die men niet wil, u voegt daar zelfs de nieuwe F-16 aan toe. Het is dus wat mij betreft duidelijk: deze tekst zegt dat u een voorkeur hebt.

Ik ga verder. Kolonel Van Pee heeft hier vorige week gezegd dat men reeds in 2013 en 2014 begonnen was met hierover na te denken, prospectie heeft hij dat zelfs genoemd. Als u dat wenst kan ik dat letterlijk in het verslag tonen. Mijn vraag is of u of een ondergeschikte van u in die periode aan die prospectieactiviteiten heeft deelgenomen?

01.12 Claude Van de Voorde: Neen, de officiële prospectiefase is bij mijn weten immers pas begonnen in 2014.

01.13 Dirk Van der Maelen (sp.a): Ik lees u voor wat kolonel Van Pee hier vorige week letterlijk gezegd heeft: "De prospectieactiviteiten gebeurden op basis ad hoc, zowel door mensen van de staf van de Luchtcomponent" – als ik mij niet vergis was u toen chef van de Luchtcomponent – "als door mensen van MR Sys A, de materieelbeheerder". Kolonel Van Pee heeft hier dus vorige week gezegd dat er in 2013 en 2014 al prospectieactiviteiten ad hoc plaatsgrepen.

01.14 Claude Van de Voorde: Ik zou dat geen prospectie durven noemen, ik zou dat gewoon benoemen als kijken wat er op de markt is. Dat is geen officiële prospectiefase in het dossier van de vervanging van de F-16. Dat was eens kijken, onder geïnteresseerden, de mensen die daarmee bezig waren of zich daar toch bij betrokken voelden, wat er mogelijks op de markt was. Meer was dat niet. Er was ook geen actieve uitwisseling met mogelijke constructeurs of wat dan ook.

01.15 Dirk Van der Maelen (sp.a): De conclusie van de ad-hocprospectie was dus dat het de F-35 moest zijn.

Ik ga naar een volgende vraag.

De **voorzitter**: Mijnheer Van der Maelen, daarna ga ik de anderen ook aan bod laten komen en dan laat ik iedereen antwoorden.

01.16 Dirk Van der Maelen (sp.a): Ja, maar het zijn allemaal vragen voor...

De **voorzitter**: Dit is één op één voortdurend.

01.17 Dirk Van der Maelen (sp.a): Het zijn allemaal vragen voor luitenant-generaal Van de Voorde. Waarom mag ik mijn vragen niet stellen, mevrouw de voorzitter?

De **voorzitter**: U mag zeker uw vragen stellen, maar ik heb graag dat u uw vragen stelt, de anderen ook, en dat het panel dan antwoordt.

01.18 Dirk Van der Maelen (sp.a): Dat is goed.

Klopt het, luitenant-generaal Van de Voorde, dat u in juni 2013 hebt deelgenomen aan een Steering Committee? Kunt u mij bevestigen of daar is gesproken over de optie van de levensduurverlenging van de F-16? Zo ja, hebt u die informatie in het leger gedeeld en hebt u later in uw functie van kabinetschef ook de minister ingelicht dat die optie toen is besproken tijdens dat Steering Committee?

U mag niet meer direct antwoorden van de voorzitter. Het spijt mij.

De **voorzitter**: Ik zal een aantal vragen bundelen, zoals wij vorige keer hebben gedaan.

01.19 Dirk Van der Maelen (sp.a): Ik zou niet willen dat luitenant-generaal Van de Voorde in aanvaring komt met u, mevrouw de voorzitter.

De **voorzitter**: U komt zeker nog aan bod, luitenant-generaal Van de Voorde, absoluut.

01.20 Dirk Van der Maelen (sp.a): Ik ga door met mijn vragen.

Nu kom ik in de periode dat u kabinetschef bent van de minister. Onder uw verantwoordelijkheid is er een nota geschreven waarvan wij een versie hebben van maart 2015. Volgens onze informatie is de verantwoordelijke daarvoor de heer Flamant en werd de pen vastgehouden door een van zijn medewerkers, de heer Pieter-Jan Parrein, van wie ik de graad vergeten ben.

Ik zal u een aantal passages uit die nota voorlezen, luitenant-generaal Van de Voorde. Als kabinetschef bent u verantwoordelijk voor wat de medewerkers van de minister presenteren. Ik lees u een reeks citaten voor: "Er kunnen echter vragen gesteld worden rond de inzet van de huidige F-16's voor de nucleaire ontrading. Deze vliegtuigen bieden niet de gepaste eigenschappen werkelijk een strategische vector te zijn die nucleaire bommen ongezien bij een opponent kan droppen. Dit kan enkel via gevechtsvliegtuigen van de vijfde generatie".

Tweede citaat: "Aangezien alle huidige opdrachten van de vierde generatie F-16's kunnen worden uitgevoerd door een vijfdegeneratievliegtuig en dit laatste type eveneens bijkomende operaties mogelijk maakt en de Belgische nucleaire capaciteit versterkt, wordt er geopteerd om het huidige ambitieniveau verder te zetten via een vijfdegeneratievliegtuig".

Derde citaat: "Een vijfdegeneratievliegtuig, dat aan de start van zijn ontwikkeling staat en geconcipeerd is voor decennia van doorontwikkeling".

Vierde citaat: "De aankoop van een vijfdegeneratievliegtuig biedt bovendien bijkomende kansen voor een nauw partnerschap met strategisch partnerland Nederland voor de gezamenlijke ondersteuning".

Laatste citaat: "Ondanks de huidige beperkte positie vanwege het niet-instappen van een vorige regering in de ontwikkeling van dit vliegtuig".

Die vijf citaten wijzen ontegensprekelijk allemaal in dezelfde richting. Mijn vraag aan u is of u het met mij

eens bent dat er maar één vliegtuig is dat voldoet aan de voorwaarden geschetst in die citaten en dat dit de F-35 is?

Ik herinner eraan dat u in 2013, volgens mijn interpretatie, al een voorkeur had voor de F-35. U wordt kabinetschef. Op het kabinet wordt een nota geproduceerd waaruit eenduidig alleen maar kan worden afgeleid dat de F-35 de keuze is van de opstellers van die nota. Die nota is onder uw verantwoordelijkheid als kabinetschef geschreven.

Ik kom dan bij de tweede nota, de nota van 9 november 2015.

Er zijn weinig punten waarover ik het eens ben met mijn collega Peter De Roover, maar op dit punt bent ik het wel eens met hem. Hij heeft op 23 maart in *Terzake* gezegd dat dit een cruciale nota is. Dat was volgens hem de basisnota op basis waarvan de regering, later, besloten heeft om te kiezen voor de aankoop van nieuwe gevechtsvliegtuigen.

Ik herinner eraan – de collega's zullen het zich herinneren, maar u hebt die vergadering niet bijgewoond – dat vorige week kolonel Van Pee geantwoord heeft op de vraag wie de nota van 9 november 2015 heeft geschreven. Kolonel Van Pee heeft geantwoord, ik citeer: "Dat was het kabinet van de minister van Defensie". U bent als kabinetschef verantwoordelijk voor die nota.

Ik heb met betrekking tot die nota een aantal vragen.

Wij hebben die nota kunnen lezen, omdat de minister de confidentialiteit heeft opgegeven. Waarom moest die nota confidentieel zijn? Waarom mocht alleen een beperkt kranse mensen die lezen? Ik neem aan dat mijn collega-parlementsleden van de meerderheidspartijen van deze commissie geen weet hadden van het bestaan van die nota. Als die nota toen aan de commissie voor de Landsverdediging was bezorgd, hadden wij in 2015 het debat gevoerd, dat wij nu voeren.

Kunt u ook meer toelichting geven over de totstandkoming? Zijn er bepaalde personen, bepaalde organisaties die een bijdrage hebben geleverd aan het schrijven van die nota? Wie heeft de pen daarvoor vastgehouden? Welke kabinetsleden hebben u daarin bijgestaan?

Heeft Simon Put meegewerkt aan die nota? Heeft Pieter-Jan Parrein meegewerkt aan die nota? Heeft Renaud Flamant daaraan meegewerkt? Kortom, hebben degenen die meegewerkt hebben aan de nota van maart, daaraan meegewerkt?

01.21 Peter De Roover (N-VA): Mevrouw de minister, de heer Van der Maelen heeft mij daarnet vernoemd. Hij heeft drie of vijf citaten genoemd. Komen die uit de nota van 15 november 2015, die aan de Ministerraad werd voorgelegd?

01.22 Dirk Van der Maelen (sp.a): Nee, die komen uit de nota van maart 2015.

01.23 Peter De Roover (N-VA): Vandaar uw interpretatie van dat ene moment dat wij het met elkaar eens waren. We zijn het niet met elkaar eens, voor alle duidelijkheid, wat voor mij trouwens een hele geruststelling is. U insinueert dat ik de interne werknota van maart cruciaal zou hebben genoemd. Voor alle duidelijkheid, dat is niet het geval.

01.24 Dirk Van der Maelen (sp.a): Collega, dat is een misverstand. Ik heb niet gezegd dat u in *Terzake* op 23 maart gesproken hebt over de nota van maart 2015. Neen, ik heb gezegd, u zult het in het verslag kunnen lezen, dat met betrekking tot de nota van 9 november 2015, die volgens kolonel Van Pee door het kabinet is geschreven, u en ik het erover eens zijn dat dit een cruciale, fundamentele nota is, want u hebt gezegd dat op basis daarvan de regering heeft beslist om te kiezen voor de optie van de aankoop van nieuwe vliegtuigen.

Ik kom nu tot de inhoud van de nota van 9 november 2015.

Ten behoeve van collega De Roover zeg ik dat er op pagina 12 van die nota gesproken wordt over de technische levensduurverlenging. Op pagina 12 wordt gezegd dat de kosten daarvan geraamd worden op 14 miljoen euro per toestel. Dat is een enorm hoog bedrag. Volgens de cijfers die wij nu kennen, is het niet één, twee of drie keer, maar verschillende keren duurder dan de technische levensduurverlenging van de

Amerikaanse F-16's, die dan wel van een C/D versie zijn. De verschillen tussen de Amerikaanse prijzen en de prijzen in die nota zijn echt enorm.

Mijnheer de generaal, op basis van welke officiële documenten werd de kostprijs van de technische levensduurverlenging in die nota geraamd op 14 miljoen euro per vliegtuig?

Ik kom dan op pagina 13 van de nota van 9 november 2015, collega De Rover, waar het gaat over de kosten van de operationele levensduurverlenging. In de IKW-nota van 9 november worden die geraamd op 23,8 miljoen euro. Zo staat het in de nota.

01.25 Veli Yüksel (CD&V): (...)

01.26 Dirk Van der Maelen (sp.a): Is het 22,8? Veli Yüksel corrigeert mij. Ik wil dat best aanvaarden. Dan heb ik een tikfout gemaakt. Ik had 23,8 op mijn document geschreven.

Dat bedrag wordt gerechtvaardigd met een waslijst van uit te voeren upgrades en modernisering. Wat blijkt nu uit de informatie die wij kregen? De helft van die lijst was in 2015 al gepland of zelfs reeds in uitvoering of blijkt nu helemaal niet nodig. Die heel lange waslijst moest verantwoorden dat men uitkwam op een bedrag 22,8 miljoen euro.

Als wij die 22,8 miljoen euro nu vergelijken met de door Lockheed in 2014 gegeven cijfers aan Portugal, die net als wij F-16/Block-15 hebben, dan is het verschil gigantisch. In de IKW-nota gaat het om 22,8 miljoen en voor Portugal over 5 miljoen per toestel, zij het dat er toegevoegd werd dat er een totaal van 60 miljoen US dollar nodig was voor alle engineeringkosten, de tests en de evaluatie.

We mogen dus zeggen dat in de IKW-nota de kosten voor de operationele levensduurverlenging minstens drie keer te hoog zijn ingeschat. Voor de operationele levensduurverlenging zou ik willen weten op basis van welke officiële documenten die prijs werd vastgesteld. Collega's, zou het wat ons betreft, als controleorgaan op de regeringsbeslissingen, niet aangewezen zijn dat er een compleet onafhankelijke review van die cijfers zou gebeuren?

Dan kom ik bij wat kolonel Gates hier vorige week heeft gezegd over de operationele modernisering.

Hij zei letterlijk dat dit in de *billions* – dat zijn dus miljarden – zou kosten. Deze uitspraak staat haaks op de prijsberekening van Lockheed en op de reële bedragen die staan in officiële Amerikaanse documenten van Congress en Pentagon. Misschien kan er vandaag niet op worden geantwoord, maar ik wil dan later wel graag het antwoord krijgen: kan iemand ons bevestigen of de uitspraak van kolonel Gates dat de operationele levensduurverlenging *billions* zou kosten, is gedekt of gevalideerd door het Pentagon?

Mijn conclusie met betrekking tot de IKW-nota is duidelijk: alle uitgaven die het langer vliegen van onze F-16's mogelijk zouden kunnen maken, werden stelselmatig zwaar overdreven. Omwille van het tijdsgebruik heb ik niet uit de nota geciteerd, maar als men de nota leest, merkt men dat alle operationele vermogens van onze F-16's na levensduurverlenging stelselmatig worden geminimaliseerd. Dat is mijn conclusie.

Mijn laatste vraag is voor generaal Van de Voorde.

Kunt u ons zeggen wat u op 20 maart 2018 deed in de Verenigde Staten, samen met kolonel Peter Letten? Wat was het objectief van uw bezoek? U bent nu hoofd van de militaire veiligheid en u gaat op zending met kolonel Letten? Niet?

Dan zal ik straks het antwoord krijgen, dank u.

01.27 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, mijn eerste reeks vragen is gericht aan luitenant-generaal Van de Voorde, die kabinetschef was tot juni 2017 en die voordien chef van de luchtmacht was.

Luitenant-generaal Van de Voorde, mijn eerste vragen concentreren zich op uw aanwezigheid op de meeting van het Steering Committee van de groep van Europese F-16-gebruikers in 2013. Dat konden wij leren uit de documenten die ons ter inzage werden gegeven. Het gaat om het Steering Committee van juni 2013. U behoorde toen tot de Belgische delegatie, overigens samen met generaal-majoor Ocula en

generaal-majoor Roelandts, hier beiden aanwezig.

Op dat Steering Committee van 2013 is de levensduurverlenging van de F-16's als optie naar voren geschoven. De verslagen van dit Steering Committee, mevrouw de voorzitter, zijn niet geclassificeerd. Dit betekent dat ik onmiddellijk de vraag wil stellen die verslagen op te vragen. Desnoods ter inzage, maar ik wil de verslagen van al die vergaderingen van het Steering Committee zien.

Luitenant-generaal Van de Voorde, ten eerste, waarom hebt u nooit aan Lockheed Martin gevraagd de mogelijkheid tot levensduurverlenging van onze vloot grondig te onderzoeken? De modellen inzake die levensduurverlenging bestaan. Later, in 2016 en 2017 hebben wij geleerd, is er onderzoek gebeurd naar de Belgische vloot. Waarom is dat nooit eerder gebeurd? Dan hadden wij veel tijd kunnen besparen, zeker omdat toen ook de verkenningsfase, het marktonderzoek naar de mogelijke vervanging van de F-16's, plaatsvond.

Hebt u in uw periode als kabinetschef de minister geïnformeerd over een mogelijke levensduurverlenging, waarover de informatie op zijn minst sinds 2013 beschikbaar was binnen het Steering Committee? Eigenlijk al eerder, want er is een studie van 2009 van de Amerikaanse luchtmacht die, waar het gaat over de F-16's, onmiddellijk de methodologie bekendmaakte dat er wel degelijk sprake kon zijn van een soft SLEP- of een hard SLEP-levensduurverlenging.

Kortom, de theorie inzake de levensduurverlenging is eigenlijk al bekend sinds 2009. Daarna kwamen de vergaderingen van het Steering Committee, waar u aanwezig was, en pas daarna kwamen de studies van Lockheed Martin van 2016 en 2017. Men wist dus reeds bijzonder lang dat die levensduurverlenging mogelijk was. Waarom hebt u niet reeds veel eerder aan Lockheed Martin een onderzoek gevraagd met betrekking tot de levensduurverlenging van onze F-16-vloot?

Hebt u in uw periode als kabinetschef minister Vandeput geïnformeerd over die mogelijke levensduurverlenging?

Ten tweede, als kabinetschef was u betrokken bij het opstellen van het IKW-document van 9 november 2015. Collega De oover, 9 november 2015 is een belangrijk moment, de datum van een belangrijke nota om over te gaan tot de vervanging van de F-16's en niet de levensduurverlenging. Op basis van die nota werd de levensduurverlenging van tafel geveegd. Op basis waarvan werd die levensduurverlenging van tafel geveegd? 2015 is na 2013 en ook na 2009.

Op 29 juni 2016 verklaarde de minister in het Parlement dat er geen studies bestonden over de levensduurverlenging van onze F-16's. Dat is manifest onjuist vermits het IKW-document reeds uit 2015 dateert. In dat document werd die levensduurverlenging van tafel geveegd na, veronderstel ik, een onderzoek naar die optie. Waarom verklaarde de minister dan op 29 juni in het Parlement, en u was kabinetschef, dat er geen studies bestonden over de levensduurverlenging van de F-16's?

Ten derde, de nota van Lockheed Martin van 26 april 2017 is de eerste bewuste nota die bekend is geraakt vanuit Defensie omdat de bewuste kolonel er niet in geslaagd was om zijn hiërarchie zelf intern te overtuigen van het belang van die nota. U weet dat de eerste nota van Lockheed Martin van 26 april 2017 dateert. Toen was u nog kabinetschef, een paar maanden later niet meer, maar op 26 april 2017 nog wel.

In die eerste nota werden de equivalente vliegtuigen voor onze F-16-vloot reeds berekend. Defensie was daarvan op de hoogte. Dat bleek ook uit het mailverkeer dat ondertussen reeds uitgebreid in de media is verschenen. Was u zelf op de hoogte van het bestaan van die nota? Bent u van mening dat, gezien de parlementaire vragen die toen ook reeds werden ingediend, dit document belangrijk genoeg was om tot bij de minister te geraken?

Generaal-majoor Vansina, dan heb ik een aantal vragen voor u.

Was u betrokken bij het opstellen van het IKW-document van 9 november 2015? Bent u van mening dat dit document grondig gestoffeerd en objectief is?

Dan kom ik tot mijn vragen over uw contacten met Lockheed Martin in 2016 of 2017, over de mogelijke levensduurverlenging van onze F-16's. Ik wil u vragen om die contacten toe te lichten. De audit heeft bevestigd dat u contact hebt gehad. De audit heeft dat bevestigd. Op pagina 18 staat dat, bij de conclusies.

Als chef van de Lchtcomponent hebt u contact opgenomen met Lockheed Martin om aan te geven dat de Belgische regering die beslissing reeds eind 2015 had genomen, niet om de levensduur te verlengen maar om nieuwe jachtvliegtuigen aan te kopen. U hebt contact gehad met Lockheed Martin. Waarom hebt u dat gedaan? Lockheed Martin heeft daarna in mailverkeer – dat ook gekend is – aangegeven dat de Belgian Air Chief *upset* is, verontrust was door die mogelijke piste van een levensduurverlenging.

In hoeverre vindt u het correct dat u een dergelijke rol hebt gespeeld pro vervanging van de F-16-toestellen? U hebt Lockheed Martin, dat zelf met informatie over de levensduurverlenging op de proppen kwam, eigenlijk terechtgewezen volgens de conclusies van de audit. U hebt gezegd dat u verontrust was door die mogelijke piste. U wou daar toch maar niet te veel aandacht aan besteden vermits de politieke beslissing al genomen was. Dat staat in de conclusies van de audit. Ik wil u dus vragen waarom u dat hebt gedaan.

Ten weede, was u op de hoogte van het meningsverschil tussen luitenant-kolonel Decrop en kolonel Letten over de haalbaarheid van een levensduurverlenging?

Ten erde, bent u van mening dat het document, de nota van Lockheed Martin over de levensduurverlenging van onze vloot – het was geen theoretische oefening, het ging specifiek over onze vloot – belangrijk genoeg was om tot bij de minister te raken? Wat was voor u de concrete reden om het document niet over te maken aan de Chef efensie of aan de minister van Defensie? We hebben uit de hoorzitting van vorige week geleerd dat die nota's bekend waren binnen Defensie en dat die ondanks herhaald aandringen van een aantal mensen, nooit bij de Chef efensie of bij de minister zelf zijn geraakt, behalve vrij laat in het proces, naar aanleiding van het licht contact dat er is geweest met het kabinet op 6 februari 2018 door een van de mensen onder u, namelijk kolonel Letten.

Ik wil u ook de vreemde redenering van de Chef efensie Compernel voorleggen en u vragen of u dat ook vindt. Als er een politieke beslissing is genomen in 2015 en als er sindsdien overduidelijk nieuwe elementen opduiken, vindt u dan toch dat u die nieuwe elementen niet tot op het allerhoogste politieke niveau had moeten brengen? Een politieke beslissing kan maar werken en optimaal zijn als er rekening wordt gehouden met nieuwe elementen die opduiken.

Ik kom tot een laatste vraag voor u.

Uit de interne audit is gebleken dat de fractiemedewerker van N-VA u begin februari heeft gesignaleerd dat er meer zit achter een parlementaire vraag die werd gesteld over mogelijke studies naar de levensduurverlenging, een parlementaire vraag van februari 2018. Als u daarvan werd ingelicht door een fractiemedewerker van N-VA, waarom hebt u er dan niet voor gezorgd dat de minister die parlementaire vraag waarheidsgetrouw beantwoordde door te bevestigen dat er effectief studies beschikbaar waren? Een en ander blijkt uit een analyse van de tabel die bij de interne audit is gevoegd. Het intern onderzoek binnen Defensie heeft aangetoond dat er contact heeft plaatsgevonden tussen u en de fractiemedewerker van N-VA. Toch gaf de minister het verkeerde antwoord in het Parlement.

Tot slot, heb ik nog enkele vragen aan generaal-majoor Roelandts en generaal-majoor Ocula.

U komt beiden voor in mailverkeer van luitenant-kolonel Decrop. Op 10 mei 2017 mailt luitenant-kolonel Decrop aan Van Pee en Letten, maar ook aan u beiden, met de boodschap dat de studies van Lockheed Martin invloed kunnen hebben op de levensduurverlenging en dat die informatie de Chef Defensie en de minister zou moeten bereiken.

Waarom hebt u er dan geen van beiden voor gezorgd dat die informatie effectief tot bij de Chef Defensie en bij de minister is gekomen? U maakt immers deel uit van de hiërarchie binnen Defensie, waarin u een belangrijke post bekleedt. Die vraag bereikte u trouwens niet voor de eerste keer, want luitenant-kolonel Decrop heeft dat ongeveer gedurende anderhalf jaar verschillende keren intern aangekaart en geprobeerd om de informatie over de studies van Lockheed Martin verder te laten doordringen binnen Defensie en tot bij de minister. Die vraag heeft u bereikt, maar waarom hebt u er geen gevolg aan gegeven?

Generaal-majoor Roelandts en generaal-majoor Ocula, u was zelf bijzonder vaak aanwezig op de Steering Committee's. Generaal-majoor Roelandts, u nam eraan deel sinds 2012 en tot november 2017. Waarom werd de minister nooit geïnformeerd over de mogelijke levensduurverlenging? Waarom is deze piste die heel vaak aan bod kwam in het Steering Committee, nooit verspreid? Waarom werd deze piste nooit als een ernstige piste beschouwd?

Mijn laatste vraag aan u, generaal-majoor Roelandts, gaat over de discussie die hier in het Parlement gevoerd werd over de lopende operationele upgrade van onze F-16-vloot.

Collega's, de Ministerraad zelf heeft de beslissing genomen, vorig jaar, om onze F-16's operationeel te houden tot de richtdatum van 2030. Het is bijzonder vreemd dat dit wat omzwachteld werd in het parlementaire debat, daar die beslissing genomen is door de regering, met als horizon 2030. De upgrade van onze F-16's op het vlak van *avionics*, radarsystemen, interoperabiliteit voor onze internationale militaire operaties, zit goed. Die is lopende tot 2030.

Generaal-majoor Roelandts, het is misschien een beetje een vreemde vraag maar ik wil u vragen die beslissing van de regering te bevestigen, zodat duidelijk is dat die beslissing effectief door de regering genomen werd.

Dat is belangrijk omdat over de andere component van de mogelijke levensduurverlenging, de carrosserie, Lockheed Martin tijdens de hoorzitting – ik wil dit benadrukken, er is bijzonder veel verwarring over geweest in de media – nooit ontkend heeft dat de levensduurverlenging van de carrosserie met zes jaar mogelijk is. Wat zij hebben gezegd, is dat verdergaan dan die zes jaar problematisch is, want dan moet men een F-16-toestel laten draaien tot het in stukken uiteenvalt enzovoort. Dat is bijzonder kostelijk en dat wil men niet doen. Over de omrekening van actuele vliegreuren, een gewone optelsom 8 000, naar equivalente vliegreuren heeft Lockheed Martin gezegd dat het perfect kan dat er effectief 9 500 vliegreuren, Belgische vliegreuren als het ware, bereikt worden. Dit zou neerkomen op een verlenging van zes jaar. Zij waren voorzichtiger op dat vlak dan in hun studies van amper twee maanden geleden, dat is juist, maar dat het niet zou kunnen, hebben zij nooit gezegd. Dat is belangrijk. Want, de puzzelstukken kloppen. De operationele levensduurverlenging met zes of zelfs zeven jaar tot 2030, is gegarandeerd door de beslissing van de regering, en de verlenging van de levensduur van de carrosserie is nog altijd perfect mogelijk. Dat zegt ook Lockheed Martin nog altijd, zeker heel duidelijk in de studies en eigenlijk ook in de hoorzitting. Zij hebben gezegd: de gegevens die wij tot nu toe hebben, wijzen daarop maar het kan ook zijn dat het anders is. Zo hebben zij het gezegd. Dat doet nog altijd besluiten dat de balans doorslaat naar een wellicht mogelijke levensduurverlenging. Om zeker te zijn, is meer onderzoek nodig, maar de verlenging van de levensduur van de carrosserie is nog altijd bijzonder waarschijnlijk. Zij hebben die prognose gemaakt in een studie van februari van dit jaar.

Ik vind het toch belangrijk om die spraakverwarring hier nog eens te counteren. Dit is de gegeven situatie. Er is dus geen enkele reden om die bladzijde om te slaan en om nu te gaan besluiten, met de parlementsleden van de meerderheid, dat die levensduurverlenging met zes jaar niet mogelijk is. Dit is de huidige stand van zaken tot nu toe.

Tot daar mijn vragen, mevrouw de voorzitter.

01.28 Hendrik Bogaert (CD&V): Mevrouw de voorzitter, collega's, er was in de vorige hoorzitting goed en slecht nieuws voor de twee kampen: het kamp dat zegt dat we nog langer kunnen vliegen met de vliegtuigen en het kamp dat zegt dat het vat af is.

Ik had graag aan het panel het volgende voorgelegd. Ik heb twee kolommen gemaakt voor die twee kampen en de argumenten trachten te synthetiseren. Ik had graag uw commentaar daarop gehad omdat het vaak technische zaken betreft die ik toch even wil dubbelchecken als dat mag.

In het kamp dat zegt dat een verlenging niet mogelijk is, heb ik de volgende argumenten opgeschreven.

Het eerste argument gaat tegen de case in van kolonel Decrop die stelde dat we 150 miljoen euro per jaar zullen besparen door een verlenging. Maal zes zou dit neerkomen op 900 miljoen euro. Daarop heeft kolonel Harold Van Pee gezegd dat dit nonsens is. Ik ga iedereen de berekening besparen, maar hij zegt dat die 900 miljoen euro niet klopt omdat we appels met appels moeten vergelijken. Er moet immers ook rekening worden gehouden met personeelskosten en kosten voor de infrastructuur. Volgens hem schiet er van die 900 miljoen euro dan ook niets meer over als men ook daarmee rekening houdt. Ik had graag uw commentaar op dat argument gehoord.

Het tweede positieve argument voor zij die menen dat we de levensduur niet kunnen verlengen, is dat er uit de hoorzittingen duidelijk is gebleken dat de langetermijnverlenging niet mogelijk zal zijn. Deze verlenging is

duur en technisch niet mogelijk omdat wij met Block-15-vliegtuigen zitten en de Amerikanen met Block-50-vliegtuigen. Onze carrosserieën zijn lichter gebouwd wat de verlenging onmogelijk maakt. Vergeet het dus maar om dat te doen. Ik had begrepen dat collega De Vriendt en andere mensen van de oppositie ermee akkoord gaan dat er, wat de langetermijnverlenging betreft, een duidelijke getuigenis afgelegd werd en dat die dood en begraven is. Wij hebben dat ook publiekelijk gezegd, maar ik zou graag eens weten wat jullie daarover denken.

Ik kom tot het volgende argument van zij die zeggen dat wij best niet verlengen. Wij zouden dan op een kleiner pad terechtkomen. De langetermijnverlenging klopt dan wel niet, maar misschien kan men toch met zes jaar verlengen. Daarvoor moeten er trackers geplaatst worden en moet men, zo heeft men hier gezegd, die drie à vier jaar volgen. De vraag is dan in welke richting de *severity factor* gaat. Wij hebben die in verschillende studies op respectievelijk 0,8 en 0,65 gezet. Naargelang de situatie kan die ook plots boven 1 uitkomen. Waarmee zijn wij dan bezig? Men zou dan aan het Parlement zeggen dan men nog twee jaar zal wachten en tracken, maar uiteindelijk kan uit die hele trackingoperatie dan blijken dat men boven 1 uitkomt en in equivalente uren op nog minder dan 8 000 vlieguren.

Zij die niet verlengen, zeggen ook dat wij het best nu doordoen, want over zes jaar zal er geen concurrentie meer zijn zoals nu. Zo zou het kunnen dat men denkt te besparen, maar uiteindelijk in een omgeving terechtkomt waarin er maar één fabrikant meer overblijft, waardoor er monopolieprijzen voor de vliegtuigen komen. Het schamele dat men nu gewonnen zou hebben, zou men zo in die zes jaar onderweg verliezen, want de enige overblijvende fabrikant kan monopolieprijzen aanrekenen. Dat is nog een belangrijk argument dat in de discussie naar voren gekomen is.

Wat het kamp van de verlengers zegt over de trackers is in tegenspraak met de nota die wij ontvangen hebben op de laatste vrijdag van het paasverlof. In die nota stond namelijk dat men over de hele levensduur van de vliegtuigen moet tracken. Anders heeft het geen zin. Of men zou toch minstens 90 % van de hele levensduur moeten tracken. Dat staat zwart op wit in die nota. Voor de mensen die zeggen dat er wel verlengd kan worden, was er goed nieuws in een hoorzitting, want kolonel Jeff Gates van de USAF kwam hier doodleuk zeggen dat twee of drie jaar voldoende is en dat het niet over de hele levensduur ging. Ook daarover had ik graag uw commentaar gekregen.

Een tweede argument ten voordele van die thesis, is dat het relatief weinig kost om naar equivalente vlieguren te gaan. Men had ons gezegd dat dit veel zou kosten, maar in de thesis van de korte levensduurverlenging met zes jaar kwam naar voren dat dit ongeveer 10 miljoen euro zou kosten, wat nog veel geld is, maar in dit dossier toch een relatief klein bedrag is. Kunt u dat confirmeren vanuit uw ervaring of inzichten?

Een derde argument ten voordele van een levensduurverlenging, is wat ik de vicieuze cirkel van de trackers noem. Ik vroeg of er trackers staan op alle vliegtuigen, waarop kolonel Letten negatief antwoordde, omdat de levensduur van de F-16 niet zou worden verlengd. Aangezien wij de levensduur van de F-16's niet zouden verlengen en het enkel de bedoeling was om te kijken of onze vliegtuigen de kaap van de 8 000 vlieguren kunnen bereiken, hadden wij niet op alle vliegtuigen trackers nodig. Zo is het eigenlijk een discussie over de kip en het ei: had men geloofd in de verlenging, dan zou men wel trackers hebben geplaatst op alle vliegtuigen. Wat denkt u van dat argument?

Ik heb nog een slotvraag.

Zou het zinvol zijn om op alle vliegtuigen trackers te plaatsen, misschien niet in het kader van een levensduurverlenging, maar om ten minste zeker te zijn dat er niet plots een vliegtuig aan 7 000 vlieguren uit de lucht valt? Als de trackers goed hun werk doen en een juiste voorspelling geven over een eventuele verlenging, dan kan men de redenering ook omdraaien: zou het niet verstandig zijn om op elk vliegtuig zo'n tracker te plaatsen, zodat wij weten wat de *severity factor* is van elk vliegtuig en wij aldus voorkomen dat een vliegtuig met minder dan 8 000 vlieguren plots uit de lucht valt? Is het zinvol om dat te doen? Waarom is dat in het verleden niet gebeurd? Was dat om puur budgettaire redenen of waren daar andere redenen voor?

01.29 Veli Yüksel (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik heb een reeks vragen voor luitenant-generaal Van de Voorde en voor generaal-majoor Vansina. Ik begin met een algemene vraag voor luitenant-generaal Van de Voorde.

Wie beheerde op het kabinet het dossier van de vervanging van de F-16's? Als kabinetschef hebt u de

eindverantwoordelijkheid op het kabinet. Mag ik dan aannemen dat u in dit dossier over alles op de hoogte moet zijn of zou moeten zijn?

Ten tweede, er zijn de twee studies van Lockheed Martin van april 2017 en februari 2018, nadien aangevuld en geactualiseerd. De studie van april 2017 valt nog in uw periode als kabinetschef. Had die studie u moeten bereiken? Ik zal de vraag misschien anders stellen. Was u op de hoogte van die studie, rekening houdend met wat ik daarnet heb gezegd?

Een derde vraag gaat over de informatienota van november 2015 voor de werkgroep en de regering. Wie heeft die nota opgemaakt? Wie is daar de auteur van? Ik heb dat vorige week aan de mensen van het ACCaP-team gevraagd. Ik ging er immers van uit dat dit het werk was van het ACCaP-team. Zij hebben gezegd dat dit niet hun werk was. Zij hebben daar wel input gegeven, maar de nota zelf was niet van hun hand. Ik wil daarover van u duidelijkheid krijgen. Wie heeft die nota opgemaakt? Wie is daarvan de auteur?

Als men die nota leest, stelt men vast dat er wordt gezegd dat de verschillende opties, die worden bestudeerd, verder moeten worden onderzocht. Er moet voor de vier pistes een haalbaarheidsstudie worden uitgevoerd. Het blijkt dat die haalbaarheidsstudies niet werden uitgevoerd. Waarom is dat niet gebeurd?

Daarnet hebben collega's naar de cijfers verwezen. Als ik die cijfers bekijk, in het licht van wat wij de voorbije periode hebben gehoord van onder andere Lockheed Martin die spreken over een mogelijke levensduurverlenging op basis van 1 miljard dollar, dan is de vraag waarop die cijfers gebaseerd zijn. Zijn dat cijfers die gebaseerd zijn op documenten die in het verleden zijn gebruikt door Lockheed Martin of andere landen die een vergelijkbare oefening hebben gemaakt? Ik verwijs naar Nederland en andere landen die F-16's hebben. Hoe objectief en betrouwbaar zijn die cijfers?

In die nota staat eigenlijk geen conclusie, wat heel frappant is. In die nota worden vier pistes onderzocht, maar er wordt niet gezegd dat een levensduurverlenging onmogelijk of onhaalbaar is. Er worden alleen cijfers vooropgesteld en er wordt vooral geconcludeerd dat dit verder moet worden onderzocht. Dat is wat ik eruit begrijp. Dat is jammer genoeg niet gebeurd, maar ik ben benieuwd naar uw reactie.

Dan kan men natuurlijk de algemene vraag stellen. Dit is het document waarop de regering zich heeft gebaseerd om die politieke beslissing te nemen. Mijnheer Van de Voorde, werd de regering misleid met dit document? Heeft de regering een beslissing genomen op basis van een onvolledig dossier?

Ik kom tot mijn vierde vraag.

In de audit wordt geconcludeerd dat er regelmatige contacten zijn tussen de stafchef, dus de CHOD, en het kabinet Defensie. Er wordt gezegd dat DG MR en kabinet MOD tweewekelijks overleg hebben over grote investeringsdossiers. Ik ga ervan uit dat dit dossier ook tot die categorie behoort. Dan is mijn vraag of het aan te nemen is dat het kabinet en u op de hoogte waren van alle informatie met betrekking tot dit dossier, en dus ook van de studie van Lockheed Martin van april 2017? Als u daarvan niet op de hoogte was, was uw collega en rechterhand, de adjunct-kabinetschef van de minister, daarvan ook op de hoogte?

Dit is een heel belangrijk dossier voor het departement Defensie. De audit heeft aangetoond dat die informatie niet doorgestuurd werd. Kunnen wij aannemen dat in zo'n belangrijk dossier de kabinetschef en de adjunct-kabinetschef van de minister uitgesloten worden van belangrijke informatiedoorstroming?

Ik heb een laatste detailvraagje.

FIA heeft mailboxen onderzocht van belangrijke spelers in dit dossier. Er is gebleken dat FIA uw mailbox over die periode, net als die van de adjunct-kabinetschef van de heer Vandepuut, niet heeft onderzocht. Vindt u dat een goede zaak? Men zou de redenering ook kunnen omdraaien. Als er niks aan de hand was, had men beter uw mailbox ook onderzocht, want dan was dat ook in uw voordeel.

Ik kom tot mijn vragen aan generaal Vansina.

In de audit staat heel duidelijk dat u op een bepaald moment contact hebt gehad met Lockheed Martin over de befaamde studie. Er staat ook in dat u er niet gelukkig mee was dat een studie naar buiten werd gebracht. De studie werd gevraagd door Defensie zelf. Waarom was u daar niet zo gelukkig mee? Waarom hebt u gezegd dat dit niet naar buiten mocht komen, als we nu weten dat die informatie totaal irrelevant was

voor Defensie met betrekking tot dit dossier? Waarom mocht daaraan geen ruchtbaarheid worden gegeven?

Ik kom tot mijn tweede vraag.

In heel dit dossier vormen de vluchten een cruciaal gegeven. Het gaat dan over de manier waarop men correcte en betrouwbare gegevens kan verzamelen, met de recorders die men op de toestellen plaatst. De vraag is dan over hoeveel procent van de informatie men moet beschikken opdat men een conclusie zou kunnen trekken met betrekking tot een mogelijke levensduurverlenging. Hierover bestaan verschillende versies. Sommigen zeggen dat men over 90 % van de informatie moet beschikken, anderen zeggen dat het voor de hele levensduur van de toestellen moet zijn en weer anderen zeggen dat het ook kan met de gegevens voor een beperkte periode, twee tot vier jaar.

Mijnheer Vansina, u bent hoofd van de luchtmacht. Hoe komt het dat die gegevens niet van bij het begin voor alle toestellen van onze vloot werden bijgehouden? Als daarvoor apparatuur werd aangekocht, konden we op basis van concrete, betrouwbare informatie weten hoelang onze vliegtuigen in de lucht kunnen hangen. Ik meen dat dit essentieel is. Generaal Debaene zei dat dit van voor zijn tijd was en dat hij daarover geen uitspraken kon doen. Misschien kunt u ons wat meer informatie geven over de reden waarom dat niet gebeurd is?

Hoe kijkt u aan tegen de twee studies en de uitleg van Lockheed Martin vorige week in de commissie over *actual flying hours* en *equivalent flying hours*? Er werd toen ook gezegd dat het verzamelen van data over de vluchten en over de weerbaarheid van de toestellen op andere manieren kan, dus niet alleen op basis van die recorders. Hoe bekijkt u dat?

Een vierde vraag gaat over het ACCaP-team, het team dat bezig is met het dossier van de vervanging van de F-16. Had u daar ook contact mee? Was dat gepland? Het ACCaP-team heeft immers op een bepaald moment input nodig gehad om het dossier op een goede manier te kunnen voorbereiden. Waren daarvoor contacten gepland en kunt u daarbij een toelichting geven?

Tot slot, er wordt hier gezegd dat een levensduurverlenging van de F-16 voor de luchtmacht uitgesloten was of uitgesloten moest worden, want zij had eigenlijk al een keuze gemaakt voor een toestel, namelijk de F-35. Kunt u op basis van concrete informatie aantonen dat dit niet het geval was?

01.30 Alain Top (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik wil verdergaan op de vragen van de heer Van der Maelen, eerst en vooral aan luitenant-generaal Van de Voorde.

Intussen is al door verschillende mensen verwezen naar de IKW-nota van november 2015, die eigenlijk de beslissing voorbereidde en dus een heel belangrijk document blijkt te zijn. Er staan toch wel een aantal eigenaardigheden in dat document. Ik som er enkele op en ik maak daarbij de bedenking dat het nuttig zou zijn dat het document eens wordt doorgelicht, eventueel door een onafhankelijk orgaan, zodat wij goed weten wat erin staat, wat er correct is, en wat erin ontbreekt om tot een goede besluitvorming te kunnen komen.

Op pagina 2 wordt vermeld dat de United States Air Force na 2034 geen ondersteuning meer kan leveren voor onze F-16's, terwijl zij zelf met 841 F-16's zullen vliegen tot 2048, in het kader van een verlengingsprogramma dat al werd opgestart in 2011. Het is misschien belangrijk dat deze data altijd in het achterhoofd worden gehouden. Er was toen effectief al kennis over die verlengingsprogramma's. Ook was bekend dat er andere F-16-gebruikers zijn die deze toestellen na 2034 zullen gebruiken. Ik verwijs ook naar de hoorzitting van vorige week. Kolonel Gates van de United States Air Force heeft toen op mijn vraag geantwoord dat ons land ook na 2034 die ondersteuning zal krijgen. Ik citeer hem letterlijk: *"Absolutely, the United States will continue to support you"*.

Ten tweede, stel ik een louter informatieve vraag, maar ik wil het antwoord wel weten. In de IKW-nota wordt telkens melding gemaakt van onze 54 F-16's, maar nooit van de vijf reservetoestellen. Laten wij de som maken. Dat gaat over ongeveer 8 % van de totale vloot. Dit maakt een redelijk verschil om het resterend potentieel aan vliegers te berekenen. Mijn vraag is: waarom werden die vijf reservetoestellen niet meegeteld?

Ik kom tot een volgend punt.

Frappant is dat bij de berekening inzake de nieuwe toestellen het verliespercentage anders wordt aangegeven dan in andere nota's. Of anders gezegd, met het woord dat soms in andere nota's aan bod komt: de attritie. Ik weet niet of u het goed gelezen hebt, collega's, maar de attritie die men in deze nota hanteert, is tien keer hoger dan de werkelijke attritie van de jongste 15 jaar. Ik stel mij de vraag hoe men in die nota over de projectie aan een attritie komt die tien keer hoger is dan de attritie van de afgelopen 15 jaar? De bemerking van mijn collega dat sommige dingen overgewaardeerd, of ondergewaardeerd, worden in het nadeel van de F-16's is hier naar mijn aanvullen dus op zijn plaats.

Mijn volgende vraag is een herhaling van de vraag van andere collega's. Waarom werd er in de IKW-nota nooit gerefereerd aan de optie *equivalent flying hours*? Daar was immers, zoals collega De Vriendt al zei, al sprake van in een nota van 2009.

Een laatste opmerking hierbij: waarom wordt stelselmatig, voor bijna de helft van de F-16-vloot, Block-10/15 welteverstaan, (...) gebruikers weggelaten? Dat zijn bijvoorbeeld Egypte, Israël, Indonesië en Thailand. De markt voor dit type is wel degelijk groter dan de nota laat uitschijnen. De instandhoudingskosten zijn dus waarschijnlijk ook een stuk lager dan aangegeven.

Dan heb ik een eerste vraag voor generaal Roelandts.

Ik verwijs naar de hoorzitting van vorige week, waar generaal Debaene heeft uitgelegd dat er een strikte scheiding is in de Defensiestaf tussen, enerzijds, de materiaalbeheerders, zoals de vlootbeheerders van de F-16, en, anderzijds, de aankoopofficieren van de divisie Marchés Publics, waarvan u de chef bent. Generaal Debaene zei letterlijk: "Il y a un mur clair et net". De reden voor de strikte scheiding was volgens de generaal de lessen die Defensie getrokken had uit vorige grote aankoopdossiers waar zaken blijkbaar niet goed waren verlopen. Dit moet onder andere beletten dat degenen die de specificaties van de materialen bepalen te nauwe contacten hebben met de potentiële leveranciers.

Bestaat er voor het huidige ACCaP-team, dat de vervangingsprogramma's van de F-16's leidt en beheert, ook zo'n strikte scheiding tussen de materiaaltechnici en de materiaalbeheerders, zoals eerder aangegeven, en de aankoopspecialisten?

Dan heb ik een tweede vraag voor generaal Roelandts, specifiek over de recorders.

Er wordt vaak gedaan alsof wij helemaal geen recorders hebben. Ik wil er eerst op wijzen dat er in onze toestellen al enkele jaren een EGI zit. Dat is een Enhanced GPS en Inertial Navigation System. Dat zit blijkbaar in al onze toestellen. Dat komt niet van Lockheed Martin. Dat meet waar het toestel vliegt. We komen dan tot hetgeen kolonel Letten vorige week heeft toegelicht voor onze huidige F-16's, de 54. Ze zijn uitgerust met die IAT-recorder, wel geleverd door Lockheed Martin. Deze moet toelaten de structurele belastingen op die vliegtuigen te meten. De vertegenwoordigers van Lockheed Martin hebben vorige week in de commissie verklaard dat die metingen noodzakelijk zijn om in de toekomst te meten wat de belasting van de vliegers is op de vliegtuigen. Kolonel Letten heeft uitgelegd dat wij die recorders blijkbaar nog niet kunnen gebruiken omdat er een softwareprobleem is. Die software is voorhanden vanaf 2017. Er is echter een softwareprobleem waardoor de gegevens niet kunnen worden uitgelezen.

Ik kom dan tot mijn vragen.

Aangezien men over een aantal jaren moet kunnen meten om de toekomst te voorspellen, vraag ik mij af welke inspanningen Defensie heeft geleverd om die IAT-recorders aan de praat te krijgen? Zijn er gelijkaardige problemen bij andere? Zijn er contacten geweest met de leverancier om dit in orde te krijgen? Werd er advies gevraagd aan andere landen? Ik kan mij immers niet indenken dat wij de enigen zijn die dit probleem hebben. Werden er eventueel externe specialisten ingehuurd om dit in orde te krijgen? Zo ja, welke? Hoeveel? Wat zijn de effectieve resultaten tot op vandaag?

Tot zover mijn vragen op dit ogenblik.

01.31 Peter Buysrogge (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik zal mijn vragen redelijk kort houden. Dat biedt collega Van der Maelen de kans om de hoorzitting zo maximaal mogelijk bij te wonen. Ik meen trouwens dat de antwoorden interessanter kunnen zijn dan de telkens weer herhaalde vragen die hier worden gesteld. Mijn vragen zullen ook iets minder vooringenomen en iets zakelijker zijn dan die van collega Van der Maelen.

Generaal Van de Voorde, bent u sinds de opstart van het ACCaP-team, zowel in uw periode als kabinetschef als in uw huidige functie, op een of andere manier betrokken in de werking van het ACCaP-team?

Voor mijn tweede vraag zal ik een kleine inleiding geven, vooral aan het adres van de collega's De Vriendt, die er nu niet is, en Top. Het is altijd gevaarlijk om te doen alsof u mensen citeert die hier vorige week in de hoorzitting waren, terwijl u hen eigenlijk niet citeert. Wij hebben trouwens van kolonel Gates gehoord, collega Top, dat er tot nu toe geen enkele F-16/Block 15 verlengd werd. Een eventueel verlengingsprogramma voorbij 8 000 vlieguren zou niet alleen zeer duur zijn, het zou ook een zeer zware gok zijn, vandaar ook het belang van de hoorzitting met de vele sprekers die aan het woord zijn geweest over de twee memo's van Lockheed Martin van 26 april en 12 februari 2018. Zo goed als iedereen was het erover eens dat die memo's een berekeningsmodel bevatten dat gehanteerd wordt in het kader van het vlootbeheer en de berekening van de metaalmoeheid, maar dat die memo's geen volwaardige studies zijn en niet geïnterpreteerd mogen worden als zijnde studies in het kader van de levensduurverlenging.

Ik heb dan ook een open vraag daarover aan alle panelleden. Was u op de hoogte van die memo's van Lockheed op het ogenblik dat die bij Defensie binnengekomen zijn? Zo ja, wat hebt u ermee gedaan en hoe hebt u die geïnterpreteerd? Wie die nota's toen niet ontvangen heeft, heeft die ondertussen wellicht al gelezen. Hoe interpreteert u de draagwijdte van die memo's?

01.32 Richard Miller (MR): Madame la présidente, pour reprendre l'expression de notre collègue M. Bogaert, je suis plutôt dans le camp de ceux qui préfèrent un bon investissement en acquérant de nouveaux appareils, en tenant compte évidemment de tous les critères (sécurité, rapport qualité-prix, etc.).

On parle de deux camps mais cela ne signifie pas que tout ce qui a trait à la transparence du dossier ne nous intéresse pas. Nous y sommes également fort attentifs.

Pour ce qui me concerne, je me réjouis vraiment que le gouvernement ait procédé à un appel d'offres qui, finalement, renvoie toutes les préférences personnelles dans les étagères. En effet, il y a un appel d'offres avec des critères, des contraintes qui sont et qui seront examinées.

Je rappelle au passage que cela n'a pas toujours été le cas précédemment et qu'il y a des dossiers célèbres dans l'histoire politique de notre pays qui en font la démonstration. Je salue donc la décision du gouvernement.

Comme mes collègues, je serai attentif aux réponses qui seront apportées aux nombreuses questions qui ont été posées. Je ne les répéterai pas afin d'éviter de nous faire perdre du temps. Je voudrais, cependant, poser trois ou quatre questions d'ordre général et davantage tournées vers l'avenir.

Ma première question s'adresse à M. Vansina qui est à la tête de la Force aérienne. La seule garantie dont nous disposons aujourd'hui quant à la navigabilité des appareils nous est fournie par Lockheed Martin, qui maintient le chiffre de 8 000 heures de vol en disant que des prolongations généreraient des coûts très importants. Ma question est la suivante: en tant que chef de la Force aérienne, pouvez-vous assumer la responsabilité de prétendre que les F-16 sont toujours en état de voler au-delà des 8 000 heures avec les mêmes exigences en termes de sécurité pour nos pilotes et avec la même efficacité pour ce qui concerne les missions à remplir?

Ma deuxième question porte sur les recommandations des audits interne et externe. Ces derniers ont mis en avant certaines recommandations au niveau de la fluidité de l'information. Le CHOD a un mois pour rédiger un rapport de mise en œuvre. Le gouvernement, le premier ministre et le ministre de la Défense s'y sont engagés.

Je lis ceci: "S'agissant de programmes d'achats importants, il est recommandé de toujours travailler avec une structure de projet inter-forces et d'assurer le suivi du mandat du projet au cours de toutes les phases de celui-ci, par exemple la fréquence des réunions et la rédaction de procès-verbaux qui sont communiqués à la DG MR – celle-ci n'a rien à voir avec mon parti et je ne demande pas que ces documents nous soient transmis; il s'agit évidemment de la gestion du matériel –, et cela afin d'éviter une orientation simple service". Je voudrais vous entendre sur cette recommandation. Comment jugez-vous la pertinence de celle-ci?

Nous avons tous été un peu surpris par la relation hiérarchique entre les officiers Decrop, Letten, Yves Dupont et le CHOD. Les audits ont démontré que les mémos de Lockheed Martin sur la structure ont été traités comme d'habitude. Il était inutile, selon les audits, de faire remonter le mémo jusqu'au CHOD ou jusqu'au ministre. Les informations n'auraient pas été manipulées; les différents acteurs les auraient gérées correctement dans le cadre de leurs compétences. Avec votre expérience, partagez-vous ces conclusions des audits? Comment jugez-vous le fait que cette information n'ait pas suivi la voie hiérarchique et ait été envoyée à d'autres personnes, etc.?

J'en viens à la gestion de la flotte des F-16.

Vous faites tout pour maintenir les avions actuels opérationnels jusqu'à la fin de leur vie. Comment procède-t-on? Y a-t-il des différences avec la façon dont d'autres pays maintiennent leurs F-16 en activité? Petite question subsidiaire: les Français font-ils mieux? De façon plus précise, font-ils mieux avec leur Mirage Rafale?

La question qui suit m'a interpellé, suite aux analyses de notre collègue Dallemagne, que j'écoute toujours avec beaucoup d'attention. Celui-ci a mis en avant, en s'inscrivant dans la foulée de ce que M. Decrop avait développé dans son analyse, le fait que si l'on diminuait la flotte de 54 à 34 avions, l'impact sur le personnel – les techniciens, les pilotes, les troupes de support, etc. – serait important.

Pouvez-vous nous en dire plus? Je précise ma question. Le fait de maintenir, à des coûts importants, 54 vieux appareils ...

01.33 Georges Dallemagne (cdH): (...)

01.34 Richard Miller (MR): Monsieur Dallemagne, j'ai eu l'honnêteté intellectuelle de dire d'emblée que j'étais favorable à l'acquisition et au remplacement mais je n'ai pas envie qu'on achète n'importe quoi. J'ai envie que tout se passe de façon transparente, raison pour laquelle je suis attentif à vos questions.

Par contre, vous avez un jour dit que vous étiez favorable au remplacement et, tout d'un coup, quand des notes ont commencé à circuler, vous avez changé d'avis, comme toujours! Comme le cdH. Bref!

J'en reviens à la question.

Est-il judicieux de maintenir 54 appareils Block-15, alors qu'ils sont aujourd'hui les plus vieux en fonction et que, sauf erreur de ma part – et cela a été dit à notre collègue de la N-VA –, ils étaient initialement prévus pour 6 000 heures? Il y a donc déjà eu un ensemble d'améliorations. Personnellement, acheter 34 nouveaux appareils – je ne me prononce pas sur le choix du type d'appareil – me paraît beaucoup plus certain, sûr et positif en termes d'efficacité que de maintenir 54 appareils dans ces conditions.

Enfin, avec le recul et au vu de tout ce qui s'est passé, pensez-vous que le gouvernement ainsi que le gouvernement de l'époque auraient dû faire comme les Hollandais et les Italiens et participer directement au programme F-35? Cela ne nous aurait-il pas épargné beaucoup de difficultés et ne serions-nous pas déjà en phase d'un point de vue technologique, de développement, etc.?

Madame la présidente, ce sont là les questions que je voulais poser.

01.35 Tim Vandenput (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, ik zal het ook kort houden, want ik ben benieuwd naar de vele antwoorden op de vele vragen.

Ik heb een concrete vraag over het document van 9 november 2015 aan luitenant-generaal Van de Voorde.

U was toen kabinetschef. Wie heeft die nota geschreven? Wie zijn de auteurs? Ik denk dat er meerdere auteurs zijn. Welke bronnen werden gebruikt? Wie gaf de opdracht om de nota te schrijven? Dat werd waarschijnlijk vanuit de IKW gevraagd, maar wie specifiek gaf die opdracht? Waarom is de nota confidencieel geklasseerd gehouden? Wie heeft dat gevraagd? Wij hebben de nota nu al een kleine maand. Als ik de nota lees, moet ik toch zeggen dat daar weinig confidencieels in staat. Dat was eigenlijk informatie waarover het Parlement had moeten beschikken.

Ik heb nog een vraag voor u, luitenant-generaal Van de Voorde, en misschien ook voor generaal-majoor

Vansina.

Ik lees een passage voor uit de conclusies van de nota: "Als algemene eindconclusie kan gesteld worden dat, indien niet gekozen wordt voor het verwerven van een nieuwe vloot die minstens 30 à 40 jaar dienst kan doen, in feite enkel de vooralsnog theoretische optie overblijft om 2,2 miljard euro te investeren in de nodige aanpassingen van de bestaande vloot, waardoor deze zes à zeven jaar langer operationeel relevant en inzetbaar zou kunnen blijven."

Ik wil ingaan op die 'theoretische optie', want op pagina 14 lees ik, onderstreept en in het vet: "De mogelijkheid van een technische modernisering van de Belgische F-16's is wel onder voorbehoud van een uit te voeren haalbaarheidsstudie." Deze nota situeert zich ruim een jaar voor de datum waarop de regering heeft beslist om de RfGP te lanceren. Waarom is die haalbaarheidsstudie waarvan sprake is op pagina 14, niet gemaakt? Volgens mij had zo'n haalbaarheidsstudie, zeker met de informatie die het Parlement vorige week heeft gekregen van Lockheed Martin en bijvoorbeeld kolonel Letten, het dossier van de vervanging van de F-16 eigenlijk sterker gemaakt dan het vandaag is. Waarom is die haalbaarheidsstudie niet gemaakt, want in de nota staat dat die gemaakt zou moeten worden?

Ik heb nog een laatste vraag aan generaal-majoor Vansina.

U was op de hoogte van die memo's van Lockheed Martin uit 2017 en 2018. We hebben hier vorige week de CHOD gehoord. Waarom achtte u het niet nodig om de CHOD en de MOD in te lichten? Ze hebben hier beiden in het Parlement gezegd dat, als zij die informatie toen gekregen hadden, deze hoorzittingen eigenlijk niet nodig waren geweest. U was hiervan op de hoogte. Waarom hebt u de stap niet gezet om dat te delen met de CHOD en de MOD?

Ik kijk uit naar uw antwoorden.

01.36 Raoul Hedebouw (PTB-GO!): Madame la présidente, je tenterai de ne pas trop répéter les excellentes questions qui ont déjà été posées par mes collègues. D'abord, de manière générale, il y a une forte tendance au sein de l'opinion publique à croire que toutes les options n'ont pas été étudiées. Le but, aujourd'hui, est que vous puissiez vous-même apporter des éléments probants, démontrant que toutes les différentes options ont bien été étudiées. Ce n'est pas à nous de démontrer que vous ne l'avez pas fait. Il me paraît clair qu'avant l'appel d'offres – et bien que M. Miller parle d'une transparence dès lors qu'on dit qu'on a fait un appel d'offres – vient une décision claire de remplacer, dans le cadre duquel se situe ensuite l'appel d'offres. Le débat qui nous occupe ici est la question de savoir si toutes les options ont été analysées auparavant pour prendre la décision de remplacer ces avions.

Or, il y a tout de même pas mal d'éléments qui portent à croire que cette analyse n'a pas été faite ou en tout cas pas profondément. Mes questions seront très claires par rapport à cela. D'une part, on a tenté de nous faire croire qu'il fallait à tout prix avoir les fameux *flight recorders* dans le passé, pour pouvoir analyser si oui ou non on pouvait prolonger. Cela a été démenti en commission, ce qui n'est tout de même pas un détail. Pouvez-vous maintenant nous donner votre vérité sur cette question-là? Qui s'est planté? Est-ce au cours de la commission qui a eu lieu le vendredi pendant les vacances qu'on nous a raconté de faux arguments ou est-ce plutôt la version que nous avons eue en commission la semaine passée suivant laquelle il n'était, en fait, pas nécessaire d'avoir des *flight recorders* sur 90 % de la flotte pour prendre cette décision qui est inexacte?

S'il y a eu omission d'information, pourquoi? Cela laisserait à croire que le but est de ne pas étudier cela en profondeur. Je vous laisse répondre.

Deuxièmement, la question du rapport de novembre 2015 sur les heures équivalentes, les *equivalent flying hours*, qui n'est à nouveau pas un détail en matière de prolongation, comme nous l'avons appris en commission. Pourquoi ne pas en avoir parlé plus tôt? Cela a-t-il fait l'objet d'un débat chez vous? Est-ce que cette information a été consciemment mise de côté? Je pense que c'est un point important.

Troisième point: le ministre Vandeput a été très offensif jeudi en plénière en disant "Aucun autre pays n'a envisagé la prolongation au-delà des 8 000 heures" et il parlait bien des 8 000 heures absolues, pas des *equivalent flying hours*. On apprend que pas mal d'éléments indiquent que le Portugal, dont la flotte est trois ou quatre ans plus jeune que la nôtre, qui était aussi confronté à des problèmes économiques en 2008-2009, ne pouvait pas prendre facilement la décision qu'envisageait le gouvernement de droite de claquer 15

milliards pour du F-35. Ils ont alors posé la question à Lockheed Martin de la possibilité de prolonger. Avez-vous eu, lors des différentes réunions aux États-Unis, écho de cette demande du Portugal et de la réponse que Lockheed Martin y a apportée?

Je voudrais donc juste vous demander si ces informations ont circulé au sein de l'armée et si oui, pouvez-vous confirmer le contenu de ce que Lockheed Martin aurait donné au gouvernement et à l'armée portugais?

Un autre élément concerne la transmission de l'information. Visiblement, vous avez chacun eu le mémo de M. Decrop et chacun de vous a décidé de ne pas le faire remonter au niveau de la structure. Pouvez-vous nous confirmer qu'à aucun moment, il n'y a eu une discussion un tant soit peu collective, soit par mail soit *de visu*, sur le mémo de M. Decrop? S'il devait y avoir une décision collégiale, cela poserait problème.

J'en profite pour rebondir sur la citation de mon collègue M. Van der Maelen sur ce mail stupéfiant, monsieur Van de Voorde, où vous dites: "quelle est l'alternative au F-35?" Largement avant toutes les procédures, ce n'est quand même pas rien. Vous êtes le numéro un de la Composante aérienne à ce moment-là. Cela impose quand même un climat fort. Je voudrais donc vous demander si vous n'avez pas l'impression qu'en communiquant ainsi, vous empêchez une analyse sereine des différentes options. Vous pourriez me dire: "avec le recul, c'est vrai, j'étais super enthousiaste pour le F-35, je n'aurais peut-être pas dû..." Pour moi, il n'y a pas de problème, mais aujourd'hui, ne trouvez-vous pas qu'un certain climat pro F-35 avait été créé, qu'on n'allait pas étudier toutes les possibilités? Plusieurs témoignages ont été apportés, notamment par M. Decrop. Pourriez-vous donc nous donner votre avis sur le contenu de ce mail?

Ma dernière question est plus globale et stratégique. À juste titre, plusieurs collègues disent qu'il s'agit ici de savoir quelle défense nous voulons. Je suis peut-être le seul ici aujourd'hui à souhaiter une "défense" et pas forcément une "attaque". J'assume totalement le côté hors cadre du PTB. Je voudrais donc vous interroger sur cet aspect.

Visiblement, dans la démarche relative au F-35, il y a quand même une volonté de changer la philosophie globale de l'appui aérien du F-16 à d'autres composantes de l'OTAN plutôt en *spits*, c'est-à-dire les États-Unis par exemple. Donc ce ne serait plus de l'appui aérien. Avec le F-35, on est plutôt dans une phase offensive. Pouvez-vous nous confirmer que le modèle lui-même implique aussi une vision d'être plutôt *spits* nous-même, centre-avant dans les interventions?

Par ailleurs, est-ce qu'au sein de la Défense, ou au sein du cabinet, l'analyse a été faite de ce qu'il nous faudrait pour avoir une réelle "défense" uniquement, c'est-à-dire quelle flotte nous aurions besoin en Belgique pour uniquement garantir la sécurité de notre espace aérien?

Je ne sais pas si cela fait l'objet d'un débat. Je ne sais pas si ce scénario existe. Des analyses qui définiraient la flotte dont nous aurions besoin si notre mission se limitait à défendre notre pays et à protéger notre espace aérien existent-elles? Dans l'affirmative, le PTB aimerait les recevoir. Pensez-vous qu'avec la flotte actuelle de F-16, nous pourrions garantir cette mission de défense de notre pays qui, selon nous, est la mission la plus importante de la Défense?

Je suis d'accord avec les collègues qui veulent avoir un débat global sur la politique militaire et d'investissement dans notre pays. Cette troisième option a-t-elle été étudiée?

Ma dernière question sera pour M. Van de Voorde.

Ik wil terugkomen op de heer Simon Put.

Ik had hem vandaag liever zien verschijnen op de hoorzitting. Vorige week kon hij niet aanwezig zijn. Misschien kon hij deze week alweer niet? Ik vind het wel een beetje spijtig. Wij hebben hem jarenlang betaald met belastinggeld. Hij zat in het kabinet. Hij kon zijn vorige werkgever toch even gedag komen zeggen en even wat uitleg geven? Maar goed, zo gaat het blijkbaar.

Ik kan maar moeilijk begrijpen dat er slecht zo kort is nagedacht over het feit dat iemand die in het kabinet zo dicht bij het dossier van de F-35 stond, bij Lockheed Martin kon gaan werken. Dat is toch een belangrijke carrièreverandering. Kunt u ons echt garanderen – de minister is daarover heel offensief geweest, maar ik moet toegeven dat ik daarvoor niet genoeg elementen heb – dat de contacten... Wij hebben overigens een foto gezien, die door een collega van Open Vld naar voren geschoven werd, van de heer Put die voor een F-

35 poseerde. Ons is gezegd dat die dateert van de periode voordat hij op het kabinet werkte, maar de legende van de foto zegt: *member of cabinet of gouvernement*. Ik weet niet of het gaat om een fout op de website zelf, maar blijkbaar toont die foto van de heer Simon Put eerder een situatie van toen hij al op het kabinet werkte.

Hebt u op het kabinet eventueel gehoord dat hij enthousiast binnenkwam over de F-35? Hebt u eventueel met een zelfde enthousiasme gevraagd om dat een uit te leggen hoe dat in elkaar zit? Ik wil gewoon weten wat de ambiance was op dat moment in het kabinet toen die foto gemaakt werd?

Ik heb een laatste vraag over Simon Put.

Weet u voor welk programma hij nu werkt? Weet u bijvoorbeeld zeker dat hij niet voor het F-35-programma werkt? Daar hij er niet is, en u hem van dichtbij gekend hebt, kunt u dat voor ons misschien ophelderen?

Ik luister met veel belangstelling naar uw antwoorden.

01.37 Georges Dallemagne (cdH): Madame la présidente, beaucoup de questions précises ayant déjà été posées, je vais poser des questions peut-être plus générales mais qui sont centrales pour moi.

L'honnêteté intellectuelle, pour reprendre l'expression de mon collègue Miller, c'est d'essayer de savoir, en tout cas pour mon groupe, quelle est aujourd'hui la meilleure formule par rapport à un niveau d'ambition que nous voulons le plus important possible. Que pouvons-nous faire et quelles sont nos possibilités en Belgique par rapport à ce niveau d'ambition? Doit-on remplacer ces avions tout de suite?

Nous n'avons pas, nous, de réponse à cette question-là mais nous essayons d'en avoir une. Doit-on ou peut-on prolonger les avions actuels? Par quel avion faut-il remplacer les avions actuels, étant donné notamment nos ambitions en matière d'Europe de la Défense? C'est là la question centrale.

Nous avons vu que des informations nous avaient été cachées, que deux simulations effectuées par Lockheed Martin, sur suggestion de Lockheed Martin, nous avaient été cachées. Il se fait que le colonel au département des Material Resources qui est en charge des avions de combat estime que ces informations sont intéressantes. Il envoie un mail. Plusieurs d'entre vous reçoivent ce mail. Rapidement, visiblement, cette information déplaît. Il est dit par son supérieur, le colonel Letten, qu'elle s'oppose à la décision politique qui vient d'être prise et que cette information n'est pas bienvenue.

De votre côté, comment avez-vous reçu ces informations? Pour certains, on le sait déjà mais par rapport à d'autres qui ont reçu cette information à cette époque-là, comment avez-vous accueilli cette information? Pourquoi cette information n'a-t-elle pas donné lieu à une étude approfondie?

Il y a ce scénario où le colonel Decrop dit: "Écoutez, si on retarde de quelques années, comme le permettent visiblement les études de Lockheed Martin, on a des avions qui sont toujours aussi performants, nos pilotes sont toujours en sécurité, on peut toujours faire les mêmes missions et en plus, on maintient notre niveau de capacité de 54 avions alors qu'avec 34 avions, notre niveau d'ambition diminue par rapport à la situation actuelle."

On ne le souligne pas assez mais ce gouvernement a prévu de faire diminuer rapidement notre niveau d'ambition en matière de force aérienne. On a aussi plus de visibilité et de clarté sur les programmes qui sont en cours et on ne sait pas très bien quel est le développement du F-35. L'aviation américaine et Lockheed Martin nous ont dit, la semaine dernière, à demi-mot – et on comprend qu'ils le disent à demi-mot – que c'était vrai. Ils ont dit qu'ils avaient quand même des difficultés avec le F-35 et que c'est pour cela qu'eux-mêmes avaient pris la décision de prolonger leurs F-16.

La première question, c'est celle-là: comment avez-vous reçu cette information? Pourquoi cette information n'a-t-elle pas donné lieu à une étude approfondie?

Pourquoi nous a-t-elle été cachée? J'entends que la hiérarchie militaire estime qu'elle ne devait pas la recevoir. Toutefois, plusieurs collègues et moi-même avions réclamé cette information à plusieurs reprises. N'est-ce pas typiquement le type d'information qui devrait mieux circuler au sein de l'armée?

Est-il possible d'admettre que ce scénario, celui du colonel Decrop, fasse l'objet d'une réponse argumentée,

et pas seulement d'une réplique écrite sur un coin de table comme nous y avons eu droit la semaine dernière de la part du colonel Van Pee? Ce dernier n'était, en principe, pas compétent pour nous répondre puisqu'il était le patron de l'ACCaP. Recevrons-nous une réponse argumentée au sujet des trois axes stratégiques et politiques qui ont été développés par le colonel Decrop? Je dois vous avouer que la démonstration élaborée par certains n'en était pas une. Cette question mérite en effet une note détaillée devant nous être transmise. Le général Vansina et d'autres comme le général Roelandts pourraient-ils nous fournir un argumentaire précis – même si le gouvernement ne le souhaite pas, contrairement à nous – visant à établir que ce scénario est peut-être intéressant, mais doit être écarté pour des raisons argumentées?

Nous devons dépasser les caricatures ainsi que les débats à l'emporte-pièce et éviter de jeter à la poubelle des éléments sérieux. Je ne vais pas rappeler le CV du colonel Decrop, mais il ne me semble pas être un fantaisiste. C'est quelqu'un qui dispose d'un *track record*, comme on dit, et qui est doté d'une expérience. Une information venant de sa part mérite donc un argumentaire précis à destination du Parlement.

Ensuite, j'ai l'impression qu'on nous a enfumés tard dans la soirée la semaine dernière. Je pense notamment à Lockheed Martin, mais aussi à certaines interventions du banc MR. Il nous a ainsi été dit qu'il était impossible d'étendre la durée de vie d'un F-16/Block-15. Cela a été répété je ne sais combien de fois. Il se trouve que c'est faux. En effet, deux pays sont en train de prolonger leurs F-16/Block-15. Il s'agit de Taïwan et du Pakistan. J'ai consulté la presse taïwanaise, qui s'est montrée très heureuse d'annoncer que c'était le plus grand programme de modernisation jamais pratiqué sur une flotte de F-16 et que cela permettrait au pays de disposer des meilleurs radars sur le marché – ceux qui nous manqueraient.

Je veux parler du radar à balayage électronique et antenne active. Ce type de radar permet de contrecarrer les difficultés qu'on pourrait avoir aujourd'hui avec un F-16 qui ne pourrait pas répondre à certaines exigences, notamment par rapport à la flotte russe ou même à la flotte chinoise. Visiblement, ils sont en train d'équiper le F-16 avec ce qui se fait de mieux. Les Taïwanais se vantent en disant que cela leur permettra d'avoir des radars aussi performants que les radars des F-35. Je cite: "*The retrofit program includes installing advanced equipment on the fighters including AN/APG active electronically scanned array radar system, currently used in the US F-22 and F-35 fighters*".

Ils ont là un programme qui leur permet d'être à la pointe sur le plan de l'équipement qui paraît le plus sensible pour l'avenir. Ce sont ces capacités radar.

On ne nous a pas dit cela et nous le découvrons par nous-mêmes, comme beaucoup d'autres éléments. Plus fondamentalement, pour en revenir à ces fameuses 8 000 heures, personne ne dit qu'il faut aller au-delà de 8 000 heures *equivalent flying hours* (EFH). Faut-il une nouvelle certification pour autant qu'on reste à l'intérieur de ces 8 000 EFH? On nous a baladés en confondant un SLEP qui va au-delà de 8 000 EFH avec le fait qu'à l'intérieur de 8 000 EFH, il ne faut pas de nouvelle certification. On peut garder la certification actuelle. J'aimerais avoir une réponse précise à cela. Si on reste à l'intérieur des 8 000 EFH, confirmez-vous que la certification actuelle est correcte? À ce moment-là, on sait que nos avions sont moins usés. En restant en dessous de cette barrière, on n'a pas besoin de repartir dans un grand programme de certification. Il y a là une confusion qu'il faut clarifier. On est bien dans le scénario de M. Decrop, en dessous de 8 000 EFH et dans un scénario où il n'est pas nécessaire de retrouver une nouvelle certification.

Tard la semaine dernière, Lockheed Martin nous a dit qu'il n'y avait aucun programme actuel de modernisation SLEP. Je n'en sais rien. En tout cas, il y a des programmes de certification sur des Block-15. On ne nous l'avait pas dit. Des programmes de modernisation sont en cours. Des programmes très ambitieux de modernisation sur des F-16 sont en cours. Il y a des programmes tellement ambitieux que la modernisation ne sera terminée qu'en 2023.

À partir de ce moment-là, Taïwan va évidemment utiliser ses avions. On sait bien que Taïwan a de graves problèmes de sécurité. Ils ne vont pas mettre en danger leur sécurité. Ils ont aussi les moyens financiers d'acquiescer ce qu'ils veulent. Ils pourraient choisir d'autres scénarios. Ils ont choisi un scénario de modernisation lourd des F-16, qui se termine en 2023. À partir de ce moment-là, leurs F-16 vont pouvoir continuer à se déployer pendant un temps.

J'aimerais qu'on arrête de confondre tout. Faut-il véritablement une nouvelle certification si nous restons en dessous de 8 000 EFH? Je ne le pense pas. Je n'ai jamais vu cela. Si nous allons jusqu'à 9 500 AFH (*actual flying hours*), ne sommes-nous pas dans le scénario que décrit le colonel Decrop?

Vous savez, si on me dit: "Non, cela ne marche pas", en argumentant convenablement sur le plan de la sécurité, de nos ambitions, de nos capacités, je me rallierai à l'argumentation. Mais je ne souhaite pas que les informations soient tronquées, partielles, partiales et que nous ayons le sentiment que, décidément, on veut nous mener là où certains d'entre vous souhaitaient nous mener dès le départ, sans analyse, sans argument, c'est-à-dire à l'acquisition immédiate de F-35.

Je pense que la Belgique a besoin d'être rassurée sur le fait que son argent est dépensé convenablement. Encore une fois, j'insiste, pour nous, il s'agit bien d'essayer de préserver notre niveau d'ambition et de retarder le plus possible la diminution de notre niveau d'ambition. L'autre élément est le fait de savoir si, oui ou non, les avions qui sont aujourd'hui proposés sur la table sont ceux dont nous avons besoin.

Dernier élément.

J'aurais voulu savoir si cette volonté d'escamoter ce débat est due au fait que la Belgique est liée par sa capacité, sa décision d'emport nucléaire sur ses avions. L'emport nucléaire sur les futurs avions de combat est-il un des éléments qui a joué dans la manière dont ce dossier a été traité?

01.38 Stéphane Crusnière (PS): Beaucoup de choses ont déjà été évoquées, y compris, en partie, certaines questions que j'avais à poser sur le dossier. Je serai donc très bref et compléterai les propos sur un point bien précis.

Je m'adresse au général Van de Voorde, que je remercie pour sa présence.

En ce qui concerne l'aspect de la décision politique, puisqu'il était à ce moment-là chef de cabinet du ministre de la Défense, une réflexion a eu lieu à propos des différentes pistes. On se souvient que la possibilité d'acheter des avions d'occasion avait même été mise sur la table. Cela avait été évoqué par le ministre. On s'est ensuite rendu compte que cette piste était relativement coûteuse et on ne l'avait pas prise en compte. C'étaient les arguments fournis. Cela signifie que, concrètement, plusieurs réflexions ont été menées. J'imagine donc que, durant ces réflexions, au cabinet également, on a considéré la question de la prolongation de nos avions.

Était-elle envisageable? À quel coût pouvait-elle avoir lieu? Une étude budgétaire et financière a-t-elle été faite sur la question de la prolongation? Bien entendu, il convenait aussi de penser à la sécurité de nos pilotes, qui est importante.

Cette logique aurait dû être adoptée préalablement à la sortie de la Vision stratégique. Dans celle-ci, à ce moment-là, la décision était clairement prise. Cette réflexion aurait dû avoir lieu préalablement à la discussion sur le plan des investissements.

Je souhaiterais obtenir des précisions sur le timing et sur la réflexion. A-t-elle été menée? Si oui, comment et qui y a été associé? A-t-elle simplement été circonscrite au sein du cabinet Défense ou d'autres ont-ils été associés, pour aboutir à une décision finale prise éventuellement en concertation avec le premier ministre et d'autres ministres? Il est important pour nous de comprendre à quel moment, par qui et comment la décision de basculer vers le remplacement et de ne pas envisager la prolongation a été prise.

Nous savons que c'est important. En effet, l'armée nous dit que, dès le moment où cela était inscrit dans la Vision stratégique et dans le plan d'investissement, dès qu'une décision politique était prise, il ne servait plus à rien d'envisager d'autres alternatives. C'est aussi pour cela que les militaires nous disent aujourd'hui ne pas avoir communiqué les informations, qui sont restées en interne. Effectivement, à partir du moment où une décision politique était prise, ils estimaient qu'il n'était plus pertinent d'envisager cette formule.

J'aimerais avoir votre point de vue à ce sujet, en tant que membre de l'armée mais aussi du cabinet. Comment jugez-vous cette décision, le fait que des militaires aient pris à ce moment-là, la décision de ne pas communiquer? Si vous aviez été dans ce cas, auriez-vous eu la même attitude, auriez-vous pris la même décision de ne pas communiquer au politique cette éventualité? *In fine*, avez-vous été choqué d'apprendre – en tant que chef de cabinet – que le cabinet n'avait pas été informé de ces différentes pistes?

Voilà mes questions complémentaires.

01.39 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Je viens de parcourir rapidement la note du 9 novembre 2015 qui a

servi à la prise de décision du gouvernement, note rédigée sous la responsabilité du ministre de la Défense. Dans cette note, la partie "modernisation" de la flotte actuelle des 54 F-16 fait onze pages sur trente-cinq. Le scénario de la modernisation n'est donc pas farfelu. Au moment de la prise de décision par le gouvernement, la seule instance habilitée à prendre cette décision, le scénario de la modernisation a été sérieusement envisagé. Il y a toute une série de modélisations dans la note déclassifiée par le ministre, montrant que tout a été très bien analysé.

J'ai une question à poser à tous les membres du panel, à la fois de la Composante Air et du cabinet, le lieutenant général Van de Voorde ayant exercé la fonction de chef de cabinet.

Quelles étaient les personnes ayant principalement rédigé cette partie-là de la note, donc les onze pages sur la modernisation du F-16? Quels sont les membres du cabinet y ayant contribué? Est-ce que le chef de cabinet de l'époque, M. Van de Voorde, a rédigé une partie substantielle de cette note? Et qui, au sein de la DG MR, au niveau de la Défense, a rédigé cette partie-là de la note de 2015? M. Decrop ou M. Letten ont-ils participé à la rédaction de cette partie de la note, devenue une note assumée politiquement par le ministre? Lors des auditions de la semaine dernière, nous avons vu qu'une compétence technique importante existait au sein de la Défense et que les liens sont forts, plus encore au sein du cabinet de la Défense, entre l'administration et le cabinet, plus encore que dans d'autres secteurs.

Je vous pose cette question des 11 pages sur 35 concernant la modernisation parce qu'on a appris que des éléments nouveaux ont émergé suite à une réunion en présence de Lockheed Martin – qui y fait un *key note speech* – et d'un représentant de la Défense en mai 2016. Des éléments nouveaux apparaissent là et ils sont de nature à remettre en cause 11 pages sur 35 de la note de 2015. Ces éléments nouveaux sont confirmés par le mémo de Lockheed Martin d'avril 2017 et de février 2018.

Or, et c'est pour cela que je vous pose cette question. Depuis la semaine dernière, j'entends des collègues de la majorité dire que c'est la fin de l'histoire puisque la décision a été prise par le gouvernement de remplacer les F-16. Oui, elle a été prise sur base d'une note déclassifiée du 9 novembre 2015 comportant 11 pages sur la modernisation, pages qui sont remises en cause par Lockheed Martin lui-même.

L'information cruciale selon laquelle on peut éventuellement prolonger les F-16 de six ans sans investissement colossal est de nature à modifier le contenu de la note qui a servi à prendre la décision. Je me demandais comment on peut imaginer le transfert d'informations entre le cabinet et la Défense, en particulier sa Composante Air.

Onze pages d'une note sont remises en cause par un mémo et des éléments neufs car la situation évolue en permanence sur le terrain, du nouveau matériel arrive sur le marché. Est-ce de nature à modifier la décision?

Mes collègues de la majorité disent que la décision a été prise mais elle a été prise sur base d'une note dont un tiers du contenu pouvait potentiellement être modifié. Force est de constater que le tiers de cette note n'a pas été modifié.

En effet, l'information est restée au niveau du colonel Letten et à la connaissance du général-major Vansina.

Il y a quelque chose d'extrêmement frappant depuis une semaine: il y a visiblement beaucoup de membres de la Composante Air au sein du cabinet. Peut-on savoir, au moment où a été prise la décision, quelle était la proportion de représentants de membres de la Composante Air au sein du cabinet du ministre Vandepuut? Le lieutenant-général Van de Voorde pourra répondre à cela puisqu'il en est issu. J'ai une simple question à lui poser. Dans l'ordre de mission qui était le vôtre, monsieur le lieutenant-général Van de Voorde, le fait d'avoir été choisi comme chef de cabinet du ministre était-il lié à ce dossier du remplacement des F-16?

J'ai une dernière question pour le général-major Vansina.

Nous sommes allés ensemble du 19 au 20 mars 2017 en Jordanie. Nous avons rendu visite à nos pilotes de F-16 avec l'entière de la commission de la Défense. C'était très intéressant. C'était aussi une opération de relations publiques de très haut niveau pour la Composante Air et la Défense en général. À cette occasion, nous avons pu rencontrer les pilotes de F-16. Nous avons pu aussi, pendant deux jours, nous rendre compte de la réalité d'une mission à l'étranger.

Je vous ai alors posé une question dans le bus. Je vais la rendre publique. Ce n'est pas une question dérangeante, c'est une question toute simple. Nous venions de voir voler les F-16. Nous les avons vus décoller et nous en avons vus revenir sans bombe. Je vous pose cette question à cette époque-là. Nous étions probablement le 19 mars 2017, donc avant que Lockheed Martin ne transmette les rapports. Au fond, qu'allons-nous faire de nos anciens F-16? En effet, dans ma tête, il était clair qu'il ne fallait pas les remplacer. Vous m'avez répondu: "Vous savez, ils ne valent plus rien! C'est un problème de structure. Ils ne vaudront quasiment plus rien sur le marché et on ne pourra pas les revendre". Vous pouvez modifier les propos que je rapporte parce que je n'ai pas pris de note. "Ils ne valent plus rien, disiez-vous, et on ne pourra pas les revendre, par exemple à la Jordanie ou à d'autres pays partenaires, puisqu'il y a un problème de structure".

Maintenant que vous avez pris connaissance de toutes ces notes et de tous ces mémos, avez-vous changé d'avis depuis notre discussion du 19 mars 2017? Ma question reste entière: qu'allons-nous faire de nos anciens F-16? Les revendrons-nous en pièces détachées ou d'une seule pièce?

De **voorzitter**: Dank u wel collega's.

Wij hebben intussen een hele reeks vragen verzameld in deze eerste vragenronde. Ik stel voor om nu het panel de kans te geven om te antwoorden op deze vragen. Daarna open ik meteen een tweede vragenronde en heb ik al enkele sprekers genoteerd.

01.40 Michel Ocula: Mevrouw de voorzitter, ik zal de vragen chronologisch beantwoorden.

De eerste vraag ging over de aanwezigheid van mijzelf, Claude Van de Voorde en Luc Roelandts in juni 2013 op het Steering Committee F-16. Dat is ook in de pers gekomen.

Het is correct dat wij op 5 en 6 juni op het 99ste Steering Committee F-16 in Amsterdam aanwezig waren. Er wordt soms beweerd dat Lockheed Martin daar aanwezig was. Dat is niet correct. Er wordt ook gezegd dat alle F-16-landen daar aanwezig waren. Dat is ook fout. Wie was daar wel aanwezig? De Amerikanen, de Belgen, de Noren, de Denen, de Nederlanders, de Portugezen en toen ook de Chilenen. Chili was toen kandidaat om in het partnerschap te komen. Uiteindelijk heeft men daarna beslist dat Chili best geen partner werd en zijn we gebleven bij de groep van vandaag.

Heeft Lockheed daar een presentatie gegeven over de levensduurverlenging? Helemaal niet, want Lockheed Martin was daar niet aanwezig. Dat is ook normaal, want daar wordt gepraat op hoog niveau over budgetten, beslissingen, prioriteiten. Het is een zeer slecht idee om daar een firma aan tafel te laten zitten, die dan de informatie heeft en daarna de concurrentie kan vervalsen. Dat is een zeer fout idee.

Daar was wel een briefing van de Amerikanen over hun CAPES-programma, hun moderniseringsprogramma voor een aantal van hun F-16's, zowel met betrekking tot *avionics* als structuur, maar meer niet. Voor onze F-16-vloot is daar met geen woord over gesproken. Ik geef dat mee om toch even de stelling dat wij het al wisten van in juni 2013, af te wijzen.

Wat de mail van 10 mei 2017 betreft, de heer De Vriendt zegt dat ik deel uitmaak van de hiërarchie. Ik maak geen deel uit van de hiërarchie van luitenant-kolonel Decrop. Ik zit buiten de hiërarchie. Ik doe Infrastructuur en CIS. Ik heb acht mensen die rechtstreeks aan mij rapporteren. Decrop is daar echt niet bij.

Ben ik al meerdere keren daarvoor geïnformeerd? Ook niet, mijnheer De Vriendt. Dat was de eerste keer dat ik via mail, ter informatie, een mail krijg van Decrop over een memo.

Ik zal uitleggen hoe ik die heb behandeld. Om te beginnen krijg ik hem in cc, ter informatie. Dat wordt bij mij allemaal automatisch geklasseerd in een aparte folder. Ik lees die als ik tijd heb. Ik lees die dan meestal ook diagonaal. Deze mail is mij niet ontgaan. Ik denk niet dat ik de bijlage, dus die memo, op dat moment heb geopend. Waarom krijg ik dat? Ik dacht dat men mij misschien wilde informeren voor mijn laatste Steering Committee van 31 mei 2017, waar ik afscheid zou nemen van mijn internationale collega's. Een verzoek via mail waarin staat: dit moet MOD weten, is heel eigenaardig. Als men CHOD-MOD wil informeren, maakt men een onderbouwd dossier dat door de hiërarchie gaat en waar iedereen advies kan geven voor het onderbouwd tot het niveau CHOD-MOD komt. Dat was hier helemaal niet gebeurd. Toen ik dan op 19 mei een e-mail kreeg na een vergadering tussen kapitein, majoor, luitenant-kolonel en kolonel, waarbij er uiteindelijk heel wat vragen open stonden, was het voor mij duidelijk dat dit niet belangrijk was om te

remonteren tot het niveau CHOD-MOD. Op mijn laatste Steering Committee in Portugal, op 31 mei 2017, is ook helemaal niet gesproken over de levensduurverlenging van onze vliegtuigen. Dat was dus voor mij eigenlijk niet belangrijk op dat moment.

Ik heb uiteraard de debatten over de memo gevolgd, want dat was de aanleiding om mij mee te sleuren in dit verhaal. Ik moest toen terugdenken aan een van de wijze mensen in België die ooit eens zei op een spreekbeurt "Un texte sans contexte n'est pas un texte". Deze memo is dus in het begin toch gebruikt om een zaak op te zetten. Ik betreur dat eigenlijk ten zeerste en ik heb eigenlijk niet meer te zeggen over die e-mail.

De vraag van de heer Bogaert ging over de tabel met plan A en plan B, als ik het zo kan noemen.

Ik kan daar eigenlijk niet volledig op antwoorden, aangezien ik al bijna tien maanden buiten Defensie ben en ik mij daardoor niet in detail heb kunnen voorbereiden. Alleszins was het mijn indruk – ik zat vorige week daar boven – dat het verhaal van luitenant-kolonel Decrop was gebaseerd op losse informatie, die hij moeilijk heeft kunnen integreren in een onderbouwd verhaal. Dat is mijn analyse van zijn argumenten. Ook heeft hij bedragen genoemd: 10 miljoen, 20 miljoen, 300 miljoen, 600 miljoen, zelfs 1 miljard. Het was voor mij moeilijk te volgen. Dat is volgens mij de reden waarom kolonel Gates zei dat men eerder miljarden dan miljoenen moest nemen, omdat dat waarschijnlijk realistischer zou zijn, zonder dat ik ook echt weet wat hij juist naar voren heeft gebracht als plan B.

Op basis van mijn ervaring met de programma's heeft men om zoiets te ondernemen heel veel informatie en heel veel mensen nodig. Dat is een complex programma en dat zou dan belgo-belge zijn. Dat is iets wat we al jaren niet meer doen. De luchtmacht heeft in de jaren 90 eigenlijk geleerd dat men voor de wapensystemen best in partnerschap werkt, dus geen contract met een firma om vliegtuigen te moderniseren maar in partnerschap samen. Dat doen we al sinds de jaren 90, de marine doet dat sinds 2000 en ook de landmacht zal dat nu doen in de Strategische Visie voor het materieel, in partnerschap. Per se een nationaal programma willen opzetten, zoals ik heb begrepen van luitenant-kolonel Decrop, belgo-belge, is een investering die geen goed idee is, want dat geeft veel te veel risico's.

De bedragen, 900 miljoen en 150 miljoen per jaar, daar kan ik niets over zeggen. Dat heeft Van Pee hier vorige week woensdag uitgelegd. Hij heeft de cijfers die gebruikt zijn op een onoordeelkundige manier, toch wel weerlegd.

Wat de vraag van de heer Hedeboom betreft, hij heeft het over publieke opinie, over het feit dat er een klimaat werd gecreëerd, over 15 miljard, F-35.

Ik heb daarbij mijn bedenkingen.

Dat is ook weer zaken citeren *hors contexte*.

F-35, dat is het niet. Het is een competitie voor een partnerschap en er zijn momenteel twee partnerschappen in competitie. Dus geen F-35, wel competitie tussen twee partnerschappen.

Er wordt heel vaak geschermd met 15 miljard euro. Sta mij toe dat even binnen de juiste context te kaderen. U moet dat bekijken op het budget van Defensie over 40 jaar, niet één contract van 15 miljard, maar over 40 jaar. Over 40 jaar, wat is het budget van Defensie? Ik weet dat niet. Dat wordt door u bepaald. Ik hoor zeggen dat Defensie meer verdient dan nu. Dat heeft ook eerste minister Di Rupo gezegd op de Top van Wales en ik heb ook de voorzitter van sp.a dat horen zeggen. Defensie verdient meer, dus stel dat het drie miljard per jaar is, dan is de totale som 120 miljard. U moet die 15 miljard dus bekijken op 120 miljard, dus 12,5%. Nu moet de vraag worden gesteld of dat veel of niet veel is voor een partnerschap dat leidt tot gevechtscapaciteit. Of is 87,5% voor de rest van Defensie te weinig of niet? Ik denk dat dit een eerlijker vraag is die men aan de publieke opinie kan voorleggen dan wanneer men 15 miljard vergelijkt met het geld voor onder andere pensioenen en scholen.

(...): (...)

01.41 Michel Ocula: Ik zal daar niet op antwoorden. Het is aan u om daarop te antwoorden.

Een laatste punt, de integriteit van kolonel Jones wordt ter discussie gesteld en of het Pentagon dat heeft

afgedekt.

Het is niet aan ons om te oordelen, mijnheer Van der Maelen. Dat zou ik aan het Pentagon zelf vragen. Ik denk dat de heer Jones zijn betoog hier eerlijk heeft gehouden en heeft gezegd dat Amerika België altijd zal steunen.

Mijnheer Top, u hebt dat genoteerd.

(...): Gates.

01.42 Michel Ocula: Oké, Gates dan.

Zal Amerika ons steunen? Amerika zal ons uiteraard steunen. Amerikanen zijn altijd heel vriendelijk voor hun klanten. *However*, het zal niet meer in partnerschap zijn. Hij heeft ook gezegd dat de wisselstukken moeilijker te krijgen zijn. Ook in de ondersteuning van de software zien wij dat het allemaal trager gaat, dus ik denk dat wij in partnerschap naar beneden gaan en dat een en ander in de jaren 20 op een bepaald moment niet meer performant zal zijn en dat wij onze vliegtuigen niet meer op niveau zullen kunnen houden.

01.43 Frederik Vansina: Madame la présidente, je vous remercie.

Chers membres de la Chambre, permettez-moi de me présenter plus en profondeur. Car de par vos questions, je remarque qu'il subsiste encore quelques éléments obscurs concernant mes responsabilités.

Je suis entré à la Défense en 1982. J'ai suivi une formation de pilote de chasse. J'ai volé sur F-16 durant 14 années. La quasi-totalité de ma carrière s'est déroulée autour des opérations: comme commandant, donc après mes années opérationnelles, des tours d'états-majors se prestaient pour la plupart dans les cadres opérationnels. Comme commandant d'une escadrille de chasse, j'ai participé aux opérations au-dessus des Balkans. Comme commandant de la division Opérations de la Force aérienne, j'ai participé à l'élaboration des plans pour l'engagement des F-16 belges au-dessus de l'Afghanistan. En tant que commandant de la base de Kleine Brogel, j'ai suivi de très près nos opérations au-dessus de la Libye en 2011. Et en tant que commandant de la Composante Air, j'ai suivi également de très près nos opérations au-dessus du Moyen-Orient.

Je suis commandant de la Composante aérienne depuis novembre 2014. Je veux préciser que, bien que cette Composante aérienne est communément appelée Force aérienne, il est clair que la Composante aérienne signifie que j'ai le commandement d'unités opérationnelles uniquement au sein de la Défense belge. Cela veut dire que je commande les unités tactiques de combat à Kleine Brogel et Florennes, que je commande l'unité de transport à Melsbroek, les hélicoptères à Beauvechain, l'unité de sauvetage en mer à Coxyde mais également les stations radars, le Meteo Wing, les centres de formation et les services qui s'occupent de la sécurité aérienne.

Comme vous avez pu le constater ces dernières années, je suis également le visage de la Composante Air (ou de la Force aérienne) puisque le public me reconnaît comme tel. En effet, il a été convenu que chacun des commandants des composantes serait le visage (de leur composante) aux yeux du monde extérieur, de leur couleur si l'on peut dire ainsi. Ainsi mes trois collègues et moi-même sommes les quatre visages avec un cinquième, celui du chef de la Défense qui, lui, parle au nom de toute la Défense.

Je croyais utile de préciser mes responsabilités.

Ik kom nu tot de specifieke vragen. Verschillende vragen over hetzelfde onderwerp zal ik bundelen.

Een eerste reeks vragen gaat over de nota van 9 november 2015.

Die nota heb ik in het verleden nooit gezien. Ik heb die nota ontdekt naar aanleiding van de huidige zaak over de levensduurverlening van de F-16's, maar ik kan mij niet herinneren dat ik die nota vroeger gezien heb. Voor zover ik het begrepen heb, is die nota opgesteld door het kabinet van de minister als een van de documenten. Daarin hadden wij geen inzage, en ik al zeker niet op het niveau van de Luchtcomponent. Wel heeft een heel aantal specialisten bij de Defensiestaf, waar links en rechts toch expertise aanwezig is, elementen aangereikt om die nota op het kabinet te kunnen opstellen.

Inzake mijn contacten met Lockheed is het misschien goed dat ik een tijdlijn opstel. Sinds ik commandant van de Luchtcomponent ben, probeer ik mij als specialist luchtoperaties – men mag van mij veronderstellen dat ik dat ben en dat ik antwoorden kan geven op vragen die ik onder meer van binnenlandse en buitenlandse stakeholders krijg – te informeren.

Ik vertrek van de regeringsbeslissing van 22 december 2015. Ik heb contacten met verschillende stakeholders.

In het voorjaar van 2016 contacteren personeelsleden van het materieelbeheer mij. De materieelbeheerders zitten in de pijler van het directoraat-generaal Material Resources, waarmee ik niets te maken heb, aangezien ik in de operationele pijler Luchtcomponent zit. Uiteraard werken wij wel samen en houden wij elkaar op de hoogte. In het kader van die samenwerking zeggen personeelsleden van het materieelbeheer mij dat zij een aanbod van Lockheed hebben gekregen om studies te ontvangen over de levensduur van de F-16. Daarvan heb ik akte genomen. Op een bepaald moment werd ik zelf ook benaderd door Lockheed. Zo krijg ik een mail met uiteenzettingen over de levensduur van de F-16. Ik moet eerlijk zeggen dat ik op dat moment niet meer goed begrijp waar Lockheed mee bezig is. Voor mij is er een tegenstrijdigheid tussen het feit dat die firma op de markt is om nieuwe vliegtuigen te verkopen, en het feit dat die firma de indruk wekt – in mijn hoofd werd die indruk althans gewekt – aan te sturen op een levensduurverlenging, doorheen al de briefings die opeens voorgesteld werden of waarvan ik voor de eerste keer kennis nam. Voor mij was er een inconsistentie in de houding van Lockheed.

Er is toen een contact geweest met Lockheed. Als ik mij niet vergis, vond dat in juli 2016 plaats. Ik heb hen toen gewoon gezegd dat wij in België de indruk kregen dat zij een tweesporenbeleid voeren: enerzijds, nieuwe vliegtuigen, anderzijds, een verlenging. Ik heb hen gezegd dat wij hun houding niet zo goed begrepen en gevraagd of zij die konden detailleren. Zij hebben dat vervolgens gedaan. Daaruit bleek dat er geen sprake was van het naar voren duwen van een levensduurverlenging. Zij wilden gewoon informatie geven over de mogelijkheden. Dat is de eerste keer dat ik termen als *force structure projection* heb gehoord.

Tijdens dat gesprek heb ik de gelegenheid te baat genomen om hen te informeren over de regeringsbeslissing van 20 december 2015. Ik heb hen bedankt voor de uitleg over de levensduur van de F-16. Ik heb hen echter ook meegegeven, voor het geval zij een en ander niet zouden gecapteerd hebben. Lockheed is nu eenmaal een zeer groot bedrijf met 100 000 werknemers, wat hen even groot maakt als Defensie, bpost, NMBS en nog een paar tienduizend werknemers erbij. Wij kennen hen een beetje. Wij vliegen al meer dan 50 jaar met producten van Lockheed. Wij weten dat informatiedoorstroming daar soms traag gebeurt. Ik heb van de gelegenheid gebruik willen maken om nog eens duidelijk te maken dat er een regeringsbeslissing was.

Ik lees en hoor dat ik *quite upset* was tijdens dat telefoongesprek. Ik kan u verzekeren dat dat niet zo was. Mensen zeggen mij soms dat ik streng overkom en een bepaald timbre in mijn stem heb dat misschien tot verkeerde conclusies kan leiden. De conclusie die iemand heeft getrokken dat ik *quite upset* was, laat ik volledig voor rekening van Lockheed Martin. Ik kan u zeggen dat dit absoluut niet het geval was. Het is al helemaal niet zo dat ik zou gezegd hebben dat alle studies in verband met levensduur weg moesten, omdat ik er niets van wou weten. Absoluut niet!

Er is objectieve informatie gegeven door Lockheed rond die studies. Ik heb de regeringsbeslissing gekaderd. Daarna heb ik daar ook niets speciaal meer over vernomen.

Ongeveer een jaar later – de fameuze periode tussen 9 en 15 mei 2017 – hoor ik opnieuw en dit keer van de materieelbeheerder – ik was in het buitenland voor een conferentie van Europese air chiefs – dat Lockheed een *force structure projection* heeft aangeboden. Ik was, voor alle duidelijkheid, geen bestemming van de mail van luitenant-kolonel Decrop, maar ik werd wel telefonisch op de hoogte gebracht.

De materieelbeheerder kaderde duidelijk en zei dat zij een *force structure projection* hadden gekregen, dat er veel technische vragen over te stellen zijn, dat een aantal technische randvoorwaarden niet vervuld is, dat hij er zelf veel vragen over had en dat hij zou terugkoppelen naar de constructeur, hetgeen perfect in zijn bevoegdheid lag als materieelbeheerder binnen de pijler Material Resources.

Ik heb hem geantwoord: dat klinkt zeer logisch; doe dat. Daarna ben ik overgegaan naar de orde van de dag en mijn conferentie. Het was een technisch werkdocument van de materieelbeheerder binnen het DG MR. Voor mij was het heel logisch dat hij zou terugkoppelen naar de constructeur.

Ik trek de tijdlijn verder naar februari 2018. Ik kreeg inderdaad een privémail, van op een privéadres van een vroegere collega, in verband met een parlementaire vraag van u, mijnheer Van der Maelen. Die bevatte algemene informatie over het F-16-programma, die ik grotendeels ken. Ik heb die gewoon doorgestuurd naar de verantwoordelijken die zich op de Defensiestaf bezighouden met het beantwoorden van dat soort parlementaire vragen. Ik doe dat zelf niet. Binnen het directoraat-generaal Material Resources, binnen de Luchtcomponent en andere diensten zijn er andere mensen, die dat doen. Ik heb die mail dus gewoon doorgestuurd. De term *as guidance* geeft aan dat het ter informatie bedoeld was. Men kon eruit nemen wat men dacht nodig te hebben om de parlementaire vraag te beantwoorden. Die mail heeft trouwens absoluut geen invloed gehad, want ik heb van kolonel Van Pee als antwoord gekregen dat het antwoord een paar uur daarvoor al verstuurd was, vermits zij die parlementaire vraag de dag ervoor rond het einde van de dag al hadden binnengekregen. Een en ander was dus zonder gevolg.

Was ik op de hoogte van het meningsverschil tussen kolonel Letten en luitenant-generaal Decrop?

Niet bepaald. Ik heb, geloof mij, een volle dagtaak met het leiden van de Luchtcomponent, waardoor ik mij niet bezighoud met interpersoonlijke relaties binnen andere stafdepartementen. Ik kan mij dan ook absoluut niet herinneren dat daarvan gewag gemaakt is. De interpersoonlijke relaties tussen andere mensen binnen andere diensten zouden mij, eerlijk gezegd, ook niet echt interesseren.

Iemand stelde dat kolonel Letten voor mij werkt.

Nogmaals, kolonel Letten werkt niet voor mij. Kolonel Letten werkt binnen het directoraat-generaal Material Resources als materieelbeheerder voor alles wat vliegt, maar valt dus onder generaal Debaene, de commandant van DG MR, en niet onder mij. Wij hebben natuurlijk wel, zoals men kan verwachten in een groot bedrijf, collegiale interactie. Natuurlijk wil ik op de hoogte worden gehouden van de technische staat van onze vliegtuigen. Het gaat hier om de veiligheid van de piloten, voor wie ik verantwoordelijk ben. Dus natuurlijk ligt mij dat na aan het hart. Zo word ik ook op de hoogte gehouden van de technische staat van de helikopters, de C-130's, de NH90's, die wij nu aan het invoeren zijn, de A400's, die volg ik van heel nabij op vermits wij die binnenkort gaan infasieren, de Marchetti's enzovoort. Als commandant van de Luchtcomponent wil ik dus natuurlijk op de hoogte gehouden worden van de technische gezondheid van de vliegtuigen waarmee onze mensen vliegen.

Dan kom ik aan de vraag met betrekking tot de 900 miljoen en de commentaren van kolonel Van Pee daarop.

Dat zijn commentaren van kolonel Van Pee, ik kom daar niet op terug. Ik kan alleen maar zeggen dat als kolonel Van Pee cijfers naar voren schuift, die steeds onderbouwd zijn. Kolonel Van Pee is een cijferman en zijn cijfers zijn steeds onderbouwd. Dat heb ik in het verleden steeds gezien.

Dan kom ik aan de evolutie van de *severity factor*.

Les indices de fatigue ont été établis dans la *force structure projection* de Lockheed. Que ce soit clair: je n'ai jamais vu le mémo du 18; j'ai découvert le mémo du 17, donc le graphe même, à cause de cette histoire. J'étais au courant de l'existence du mail mais je n'ai vu le graphe que dernièrement.

Il est clair que ces indices de fatigue, comme les Français les appellent – on les suit aussi sur nos Alpha Jet, etc. –, sont une indication ponctuelle. Comme cela a bien été expliqué la semaine dernière, c'est une photo de l'état technique d'une certaine cellule. Puisque nous avons conduit des opérations pendant dix ans, il est clair que si les missions que nous avons faites ont été très difficiles et stressantes pour les pilotes, pour les avions, le taux de charge a été relativement faible. Il s'agit de missions de six à sept heures pour lesquelles les avions sont surtout en moyenne altitude, où ils souffrent moins des secousses, et pour lesquelles les phases de combat sont courtes.

Le modus dans lequel nous nous trouvons aujourd'hui depuis l'arrêt de nos opérations au-dessus du Moyen-Orient est celui d'un entraînement de paix. Pour de telles missions, nos pilotes poussent beaucoup plus loin dans l'enveloppe de vol de l'avion. Les avions sont plus sévèrement "punis" que lors d'opérations et de vols à moyenne altitude qui durent des heures. Ici, ce sont des vols à basse et moyenne altitude, avec des combats aériens. J'étais à Florennes la semaine dernière; ils m'ont dit qu'ils volaient à Mach. Deux fois dix avions par jour, avec des combats aériens, dans la mesure où, justement, il faut que nous récupérions

l'entraînement spécifique qui nous a un peu manqué ces dernières années. Nous avons été très focalisés sur tout ce qui était appui aérien aux troupes au sol, troupes au contact de l'ennemi, mais nous avons beaucoup moins exercé les autres disciplines comme le combat aérien. Donc, nos exercices sont pour le moment axés là-dessus et je peux vous assurer que l'utilisation d'un F-16 dans des exercices de combat aérien est beaucoup plus dure pour la cellule de l'avion et, par ailleurs, pour le pilote, que ces missions de longue durée en cas d'opération.

Pour moi, même si je ne suis pas un spécialiste technique - je suis un spécialiste opérationnel -, il est évident que ces indices de fatigue vont monter jusqu'à rejoindre la courbe initiale définie par Lockheed. L'écart entre les EFH et les AFH va se rétrécir. Il n'est pas possible de vous dire de combien. Il faudra faire des mesures régulières pour le constater.

Je constate aussi que le colonel Letten, qui est un des experts vraiment reconnus à la Défense, dans tout ce qui est structure d'avion et technique d'avion – il gère tous les avions de la Défense – m'a déjà dit à plusieurs reprises qu'il n'était pas certain de pouvoir atteindre les 8 000 heures puisque nous serons, d'après ce qu'il me dit, un des seuls pays qui iront vraiment avec la plupart des avions jusqu'à cette limite structurelle de 8 000 heures.

La plupart des nations qui utilisent les F-16 et ceux que nous connaissons le plus, les Danois, les Hollandais, les Norvégiens, ont décidé de les remplacer beaucoup plus tôt, bien avant les 8 000 heures.

J'ai entendu dire en commission la semaine passée et, c'est en effet ce qui a été dit à maintes reprises, que ce serait déjà pour lui et ses services un grand défi de pouvoir atteindre ces 8 000 heures.

Is het zinvol op alle vliegtuigen trackers te plaatsen? Mijnheer Bogaert, dat was een vraag van u.

Dat laat ik aan de technische diensten over. Ik herhaal dat ik commandant van de Luchtcomponent ben, dus van het operationele deel van de luchtmacht. Wij hebben een blind vertrouwen in het beheer van de vliegtuigen dat centraal binnen het DG MR gebeurt. Wij zijn als het ware gebruikers van de vliegtuigen die door hen centraal worden beheerd. Onze manschappen onderhouden ze natuurlijk op de basissen. Zij bepalen echter volledig de onderhoudspolitiek en de modificaties die moeten worden aangebracht. Zij zijn de specialisten. De beslissing om al dan niet trackers te plaatsen, ligt volledig in hun handen. Mij lijkt dat in mijn hoedanigheid van lid van het operationele deel een goed idee. Hoe meer wij weten, hoe beter. De beslissing ligt echter volledig in hun handen.

Ook op de vraag waarom die plaatsing in het verleden niet is gebeurd, kan ik in mijn hoedanigheid van operationeel commandant niet antwoorden. Dat is een vraag voor de mensen die het materieelbeheer doen.

Er was een vraag over vermoeidheidsdata die eventueel op andere manieren kunnen worden bekeken. Mijnheer Yüksel, ik meen dat de vraag van u kwam.

Daarvoor wil opnieuw refereren aan wat ik persoonlijk vorige week een heel correct antwoord vond. Een aantal vliegtuigen wordt met het radar FACE-systeem gemeten. Er is gesteld dat op bepaalde momenten similitudes met andere gebruikers van de F-16 zijn gezocht. Ik wil daaraan eerst nog toevoegen dat een en ander is gebaseerd op de manier waarop de vliegtuigen hadden gevlogen. Dat gebeurt door de inscripties van de piloten op het einde van de vlucht. Zij noteren dat zij bijvoorbeeld voor een luchtgevecht vier tegen vier waren vertrokken, maar dat zij om de ene of de andere reden uiteindelijk grondaanvallen hebben gedaan of omgekeerd. Wat ook dikwijls gebeurt, vermits onze mensen proberen elke vliegminuut, gezien de kostprijs ervan, te optimaliseren, is dat een grondaanzending is gepland en wordt uitgevoerd, maar dat, met de weinige benzine die overblijft, nog één kort luchtgevecht gebeurt. De inscriptie op dat moment in de technische documentatie wordt een inscriptie van grondaanzending, die dus veel minder belastend is voor het vliegtuig dan een luchtgevecht. Een luchtgevecht dat vijf minuten duurt, is misschien even belastend voor het toestel als een grondaanval van een uur en twintig minuten. De piloten schrijven echter de hoofdzaak van de vlucht in, zijnde in mijn voorbeeld die grondaanval. Dit om u te zeggen dat er een zeker "flou venster" is in de juiste bepaling van de vermoeidheid op basis van analogie. Hetzelfde geldt voor andere luchtmachten. Die gebruiken hun vliegtuigen op een bepaalde manier, wij op de onze. Het is zeer moeilijk om analogieën te maken, buiten heel brede beschouwingen.

Une question avait trait à mes contacts avec l'équipe ACCaP. Si on lit – et je crois qu'ils étaient en annexe à des audits – les *terms of reference* (TOR) de l'équipe ACCaP, ceux-ci sont très clairement définis. Ils

dépendent de la DG MR et leur mandat est très clair: ils doivent faire l'étude de remplacement des F-16.

Les contacts que j'ai eus avec le colonel Van Pee sont sporadiques. Ce serait, je pense, anormal de ne pas en avoir alors que l'on se croise dans les couloirs de l'état-major. Ceux qui le connaissent savent que ce n'est pas un très grand bâtiment. Donc, on se croise et bien sûr, je vais lui poser la question: "Tiens, comment va notre programme de remplacement des avions? Tout se passe bien? Tu es dans quelle phase?" Donc, il me rapportait de façon très générale l'état d'avancement du dossier. Je n'ai jamais vu les offres qui ont été soumises. Je n'ai jamais vu le contenu. Ils sont cloisonnés au sixième étage derrière une porte et je peux vous assurer qu'ils se comportent comme des chiens de garde: personne n'y rentre, sauf ceux qui ont le droit d'accès comme notamment, bien entendu, l'équipe, les individus qui procèdent actuellement à l'évaluation des offres et qui sont désignés et avec lesquels je n'ai non plus aucun contact. D'ailleurs, ces personnes ont signé des clauses de déontologie très claires, pour travailler à l'évaluation, à la demande de la DG MR. Ils sont donc soumis aux règles déontologiques applicables à la DG MR. À nouveau, il s'agit de règles auxquelles je ne suis pas soumis. Ce sont des documents que je n'ai pas signés puisque je suis un commandant opérationnel.

Ik maak geen deel uit van dit vervangingsprogramma. Ik maak ook geen deel uit van de analyse van de offertes.

Er waren vragen, en ik treed generaal Ocula een beetje bij, die meer suggestief zijn, naar de voorkeur van de Luchtcomponent, voor de F-35.

Ik kan mij niet herinneren dat ik ooit gezegd heb dat ik voorstander ben van de F-35. Ik heb wel gezegd, en dat is opgenomen door de pers, dat wij het zullen doen met het vliegtuig dat wij van de regering ter beschikking krijgen. Het is voor mij evident dat het de Belgische regering is die zal beslissen welk vliegtuig de F-16 zal opvolgen en wij zullen van dat vliegtuig het beste maken, zoals we ook doen met de NH90, zoals we ook zullen doen met de A400 die geplaagd wordt door kinderziektes. Het zit in onze genen als luchtmacht; wij zullen daar het beste uithalen. Wij wachten af wat er ter beschikking zal worden gesteld en daar zullen we het mee doen.

Ik ben altijd onpartijdig geweest ten aanzien van alle concurrenten. Ik ben gaan vliegen met alle kandidaat-opvolgers van de F-16. Ik heb op uitnodiging van de Zweedse luchtmacht met de Saab Gripen gevlogen. Ik heb met de Boeing F-18F gevlogen toen hij zich is komen voorstellen in Florennes in 2015. Ik heb met de Rafale gevlogen vanuit Saint-Dizier op uitnodiging van l'Armée de l'Air. Ik heb met de Eurofighter Typhoon gevlogen in Coningsby op uitnodiging van de Royal Air Force. Ik heb een vluchtsimulator F-35 gedaan bij de Amerikanen, omdat er geen tweezitsversie bestaat van de F-35; dit was de enige manier om een idee te krijgen van wat dit vliegtuig al of niet kon. Dat waren natuurlijk niet de versies die ons nu in concreto worden voorgesteld qua radar en andere zaken, maar dat gaf mij, gezien mijn ervaring als jachtpiloot, toch al een goed idee van de voor- en nadelen van elk vliegtuig. Want laten we wel wezen: elk vliegtuig heeft zijn voor- en nadelen.

Quant à la question relative à la garantie de navigabilité – M. Miller n'est plus là, mais je vais y répondre –, il est clair qu'une personne est responsable de ces certificats de navigabilité. Il s'agit de la personne compétente au sein de la DG MR. Donc, dans le cas des systèmes volants, le colonel Letten est la seule autorité légalement habilitée à dispenser ces certificats de navigabilité.

Et, je le répète, il règne une grande confiance entre mon monde – le monde opérationnel – et le monde technique, piloté par le colonel Letten. Et si ce dernier me dit que les avions sont techniquement en parfait état, je le crois sans hésitation. Et s'il signe un certificat de navigabilité, cela signifie pour moi qu'il n'y a aucun problème et c'est en toute confiance que je vais permettre à mes pilotes de voler sur ces avions en toute sécurité.

Er was ook een vraag over de operationele inzetbaarheid van de F-16 in de toekomst, en of wij met dezelfde efficiëntie zullen kunnen optreden.

Sta mij toe u even mee terug in de tijd te nemen. Voor mij is het evident dat het de Belgische regering is, die bepaalt wat het ambitieniveau is van de Belgische Luchtcomponent. Dat is evident.

Wat ik gezien heb, de jongste 20 jaar, is dat sinds het vallen van de Muur van Berlijn, wij van de luchtmacht regelmatig ingezet zijn in buitenlandse operaties. Dat is begonnen in 1995, de eerste ontplooiing naar de

Balkan. Die heeft toen geleid tot deelname aan de luchtoorlog boven Kosovo in 1999. Daar hadden wij te maken met wat wij een *peer competitor* noemen. De Servische luchtmacht had een vrij ontwikkeld geïntegreerd luchtverdedigingssysteem naar Russisch model. Dat was gebaseerd op grond-luchtraketten, moderne vliegtuigen als de MIG29, radars. Daartegenover stond de NAVO, ook met moderne middelen. Die luchtoorlog is toen doorgegaan en aan beide kanten zijn er verliezen geleden. Wij hebben Servische vliegtuigen neergeschoten, onze mensen zijn beschoten door Servische grond-luchtraketten, maar de Serviërs zijn er ook in geslaagd NAVO-vliegtuigen neer te schieten. Amerikaanse vliegtuigen, Franse vliegtuigen. U ziet dat, als onze luchtmacht wordt ingezet in een scenario met zo'n *peer competitor*, er verliezen zijn aan de twee kanten. Natuurlijk heeft de NAVO het uiteindelijk gehaald, gezien de kwantiteit enzovoort, maar er zijn verliezen geleden. De F-16 *middle life update* waarmee wij toen de luchtoorlog ingingen, was toen hypermodern. Wij hadden een van de beste jachtvliegtuigen ter wereld ter beschikking. De F-16 is al een zeer goed jachtvliegtuig. Dankzij de *middle life update* van midden jaren 90 kwamen wij werkelijk in de kop van het peloton van de jachtvliegtuigen ter wereld, die toen ter beschikking waren. Maar ik spreek nu over 1999.

In 2008 besliste de regering dat wij deelnamen aan de operaties boven Afghanistan. Dat was een heel ander verhaal. Daar was ook een bedreiging, maar er was geen geïntegreerd luchtverdedigingssysteem. Daar was een bedreiging op basis van kalasnikovs, kanonnen, kleine raketten met infraroodzoekers, raketten die vanaf de schouder werden afgevuurd. Onze piloten konden zich daartegen verdedigen door gewoon boven al dat geschut te vliegen. Vermits de voornaamste opdracht boven Afghanistan het steunen van grondtroepen was, konden zij dat in dat scenario perfect doen met de bewapening die wij hadden en toch op een veilige manier.

In 2011 was er de opdracht in Libië, die een beetje tussen de twee was. Kolonel Khadafi had een geïntegreerd luchtverdedigingssysteem, dat in de eerste dagen voor een deel werd vernietigd door de coalitie en de NAVO, maar dat er dan voor heeft gekozen om niet meer te vechten. U herinnert zich misschien dat er een aantal Libische jachtvliegtuigen vertrokken is naar Cyprus of Malta; ik weet het niet meer. Onze piloten zagen dat zij werden bestraald door geleidingsradars van grond-luchtraketten, maar dat zij nooit schoten. Er werd door wat overbleef van het leger van Khadafi expliciet beslist om niet te vechten. Ook daar konden onze mensen zich in veiligheid houden van het klein geschut door op middelbare hoogte te vliegen.

En 2014, nous commençons notre participation aux opérations au-dessus du Moyen-Orient, au niveau de l'Irak et de la Syrie. La première phase concerne l'Irak et est assez semblable à notre mission au-dessus de l'Afghanistan: tirs de petit calibre, possibilité pour nos pilotes de se mettre en sécurité en volant à moyenne altitude, bien que l'adversaire soit beaucoup plus redoutable que les talibans. En effet, il transgressait continuellement le droit des conflits armés, en se cachant dans des mosquées, en utilisant des boucliers humains. L'exercice était très difficile pour nos pilotes, qui respectent fondamentalement ces lois, contrairement à l'adversaire. Cependant, ils pouvaient se maintenir en sécurité en volant à moyenne altitude.

L'opération concernant la Syrie est complètement différente. Pour rappel, la coalition opère surtout dans l'est de la Syrie. Dans l'ouest de celle-ci, est installé un système intégré de défense aérienne russo-syrien, le plus formidable au monde, autour de Latakia, où les Russes sont basés.

De Russen hebben ook in NATO-speak Anti Access Area Denial, A2/AD. De Amerikanen noemen het *contested areas*. Zij hebben in de Krim, boven Moermansk, Latakia, in Kaliningrad nu forten geïnstalleerd van grond-luchtraketten, gekoppeld aan radars, gekoppeld aan stoorzenders, elektronische oorlogsvoering, gekoppeld aan gps-stoorzenders, gekoppeld aan hypermoderne jachtvliegtuigen, die nu meer en meer hun intrede doen, familie Soechoj-30, Soechoj-35.

Onze mensen hebben geopereerd boven Syrië, weliswaar in een geografisch gebied dat minder bestreken werd door dat geïntegreerd luchtverdedigingsdispositief, maar waarbij het zeer duidelijk was – dit heb ik ook in de pers duidelijk vermeld – dat de enige reden waarom wij met onze F-16 vandaag, in tegenstelling tot 1999 boven Kosovo, konden opereren, zelfs op de rand van zo'n geïntegreerd dispositief, was dat de eigenaar van dat dispositief, in casu Rusland, ermee akkoord ging dat de coalitie dat deed.

Zoals u waarschijnlijk weet, want dat is ook duidelijk uiteengezet, is er nog altijd een soort communicatie tussen het hoofdkwartier luchtoperaties in Al Udeid en het hoofdkwartier van de Russische operaties om de operaties uit elkaar te houden. Alleen dankzij dat konden wij vliegen.

Ik onderschrijf volledig de memo van de US Air Force die jullie hebben kunnen inkijken, samen met de twee audits, en daarin staat dat de F-16 vandaag grotendeels op niveau wordt gehouden door obsolescentieproblemen aan te pakken, met de name de helm van de piloten, bepaalde onderdelen van de Sniper targeting pod, de doelaanduidingsgondel, de zaken die gebeuren rond het zelfverdedigings-elektronisch-oorlogsvoeringssysteem, rond de mogelijkheid om interoperabel te blijven, dus te kunnen aanhaken in het geclassificeerd militair internet waarbinnen wij vliegen, genaamd Link-16, het feit dat wij nieuwe bewapening hebben aangekocht om in verstedelijkt gebied met een heel lage kans op collaterale schade te kunnen optreden, nieuwe lucht-luchtraketten die zeer wendbaar zijn maar nog altijd korte dracht zijn, die dus een zelfverdedigingswapen zijn. Al die verbeteringen die deel uitmaken van een normale verbeteringscyclus van de F-16, die wij eigenlijk al kennen sinds de ingebruikname van het vliegtuig, laten net toe om het vliegtuig inzetbaar te houden.

Als operationele commandant onderschrijf ik volledig de analyse van de US Air Force die zegt dat er binnen een paar jaar een aantal zendingen zijn – wij situeren dat rond 2025 – waar wij met de F-16, *vis à vis* een luchtverdedigingssysteem die naam waardig, niet meer inzetbaar zullen kunnen zijn. Ik onderschrijf ook het feit dat voor al wat verdediging van het luchtruim is, wij daar natuurlijk wel nog operationeel zijn. Daar ben ik akkoord met degenen die stellen dat het allemaal afhangt van het ambitieniveau van de Belgische regering.

Als het ambitieniveau is dat de Belgische luchtmacht alleen nog zorgt voor de verdediging van het Belgisch luchtruim en nu, zoals u weet, in partnerschap met Nederland, dan voldoet een verlengde F-16 natuurlijk, maar niet als het ambitieniveau van de regering is wat toch in verschillende documenten staat, onder meer in de Strategische Visie. Wat ik toch vaak hoor zeggen, is dat wij een kleine, maar loyale partner willen zijn. De laatste 20 jaar hebben wij veel meer gedaan dan alleen ons eigen luchtruim beschermd. Wij hebben deelgenomen aan NAVO- en coalitieoperaties, soms heel dichtbij of zelfs in die geïntegreerde luchtverdedigingssystemen.

Wat betreft *air policing*, dus beveiliging van het luchtruim boven de Baltische staten, daar ben ik het maar half eens met de US Air Force, die zegt dat wij dat kunnen doen. Ik kan u verzekeren dat, als onze piloten met hun F-16, die is wat hij is vandaag, een vliegtuig van de generatie van de Soechoj-35 moeten intercepteren juist ten noorden van de Air Defense Identification Zone van de NAVO van de Baltische staten, dan is dat zoals u in het bos wandelt en een heel vervaarlijke hond hoort grommen, waarvan het baasje zegt dat hij niets doet. Dat is net hetzelfde. Dat is een vliegtuig dat ons vliegtuig, hoewel onze piloten wereldtop zijn, overklast in alle domeinen: in wendbaarheid, in kracht van de radar, in elektronische aanvalsmogelijkheden van de radar en in bewapening. Wij zijn daartegen relatief kansloos. Dat is gewoon de realiteit van vandaag.

Suis-je d'accord avec le résultat des audits?

J'ai pris acte de ces résultats. Je peux vous dire que les audits ont été durs à subir, qu'ils ont été faits très sérieusement, avec des gens venus de l'extérieur. Je peux vous assurer que, pour moi, ce n'était pas du tout une expérience agréable. J'étais serein parce que je savais que je n'avais rien à me reprocher, mais ce furent pour moi des heures très pénibles. Ces audits ont été réalisés de façon très poussée et correcte.

Il y a eu une question sur la comparaison entre la façon dont nous faisons la gestion de notre flotte technique et celle d'autres pays. Tout ceci ressort du directeurat général des Ressources matérielles. Je n'ai pas de commentaire à donner à ce sujet. Je constate que nos techniciens sont des magiciens. Nous arrivons à tirer plus ou moins 230 heures de vol par avion par an de nos F-16. Les Pays-Bas, par exemple, n'arrivent qu'à en tirer autour des 180. Notre personnel technique est très capable, très poussé, dans cette gestion de la flotte au niveau technique. Cela va même si loin que, pour une fois, la Koninklijke Luchtmacht vient voir chez nous, dans nos bases, comment nous faisons pour tirer tellement d'heures de nos avions annuellement.

Pour ce qui est des Français, il m'est impossible de répondre car je ne connais pas leur cycle de maintenance, mais je constate qu'ils volent tout à fait correctement avec leurs avions au point de vue technique et que leurs avions sont très bien entretenus également.

La question m'a été posée de savoir si je pense, avec le recul, que la Belgique aurait dû participer au programme F-35 dès le départ. Si mes souvenirs sont bons – j'étais jeune officier d'état-major –, en effet, il y a eu des discussions dans la deuxième moitié des années 1990 pour participer ou pas, d'emblée, au programme. La décision politique a été prise de ne pas participer. Je constate aujourd'hui que les industries

des nations qui ont décidé d'être partenaires ont maintenant des contrats dans le cadre du F-35. Et notre industrie a des contacts avec tous les fournisseurs potentiels d'avions.

Vous avez remarqué, comme moi, que des engagements ont été signés entre notre industrie et les différents industriels. Après, c'est leur monde, ce n'est pas le mien. Mon monde, c'est le monde opérationnel. Mais je constate que les industries des gouvernements qui sont impliqués depuis le début ont des contrats que recherchent maintenant nos industriels.

Mijnheer Vandenput, ook u stelde vragen over de nota van november 2015. Die vragen heb ik volgens mij beantwoord. Het was een nota van het kabinet van de minister waarin wij geen inzage hadden. Doorheen heel de Defensiestaf werden er aan het kabinet elementen aangereikt om die nota op te stellen. Ik wil ook verduidelijken dat ik niet op de hoogte was van de memo van 2018 van Lockheed. Ik heb die nooit gezien. Zelfs de *force structure projection* zelf van 2017 heb ik nooit gezien, maar ik was er wel van op de hoogte dat die plaatsgevonden had.

Mijnheer Hedeboom, u stelde een vraag over de techniciteit in verband met de 90 % en 20 %. In alle eerlijkheid, voor het antwoord op die vraag moet ik verwijzen naar de technische diensten van het DG MR. Als operationeel commandant ben ik daarvoor niet bevoegd.

Ook over uw vraag over de Portugese demarche in het kader van het Multinational Fighter Program kan ik niet oordelen. Vorige week heb ik horen verklaren dat Portugal veel jongere vliegtuigen heeft dan wij, met gemiddeld 3 500 vliegtuigen, maar eens te meer, dat is niet mijn wereld. Van mijn Portugese collega weet ik dat Portugal op dit ogenblik geen vervangingsprogramma heeft lopen, maar hoe Portugal de technische toekomst van zijn vloot ziet, weet ik niet.

U hebt ook gevraagd, ter bevestiging, of er geen gezamenlijke standpunten zijn ingenomen door de verschillende actoren in dit dossier. Welnu, volgens mij zijn de resultaten van de twee audits heel duidelijk. Er is absoluut geen gezamenlijk standpunt geweest. Er zijn geen onregelmatigheden gebeurd. Er werd geen informatie weggestoken. Ik sluit mij in dat verband volledig aan bij de uitspraken van de Chef Defensie van vorige week. De beslissing om de *force structure projection* niet door te geven, is verdedigbaar; daarbij sluit ik mij voor 100 % aan.

Monsieur Dallemagne, je crois avoir répondu à votre question concernant les contacts avec Lockheed Martin, la *force structure projection*, au travers de ma ligne du temps.

Vous parlez d'un écran de fumée lors de la première séance. Vous évoquez les avions de Taïwan et du Pakistan. Par ma culture générale, je suis en effet au courant qu'il y a là des programmes de modification de ces avions. Je pense, mais sans certitude – parce que, de nouveau, c'est technique – que les avions taïwanais sont des Block-20 et non des Block-15. Je n'en suis pas certain. Je vais le dire autrement: je ne crois pas que ce soient des avions identiques aux nôtres, Block-15 avec le *middle life update* et les modifications structurelles qui ont été faites.

Les flottes F-16, comme cela a été amplement démontré la semaine passée, sont très disparates. Nous opérons les avions les plus anciens au monde. Nous sommes parmi les opérateurs des avions les plus anciens au monde. Il y a quatre générations de F-16. Les plus anciens, ce sont les nôtres, les F-16 A. Il y a la génération plus jeune, les F-16 C. Ce sont des Block-25, des Block-30. Il y a ensuite la troisième génération, ce sont des avions Block-40, Block-50, que possèdent l'US Airforce, la Pologne, etc. Et puis la dernière génération sont les avions des Émirats, Block-60 ou maintenant les Block-70, que le Bahreïn va acquérir.

Il y a différentes générations, et même au sein d'une génération, il y a des sous-versions. Finalement, chaque pays a toujours été libre d'effectuer les modifications qu'il jugeait nécessaires. Nos partenaires dans le programme F-16, qu'ils soient norvégiens, danois ou néerlandais, n'ont pas effectué certaines modifications que nous avons effectuées, parce qu'ils ont décidé de voler moins longtemps avec leurs avions. Au contraire, nous avons décidé de nous approcher autant que possible de cette limite de 8 000 heures.

Ils ne l'ont pas fait, parfois à leurs dépens. L'année passée, si je ne me trompe, le pilote d'un F-16 danois a dû s'éjecter à cause d'un problème de train d'atterrissage, parce que le Danemark n'avait pas effectué une modification sur les trains d'atterrissage que nous avons implémentée.

Il y a donc de grandes différences entre toutes ces flottes et il est très difficile de tirer des similarités entre ces flottes.

Vous avez posé la question sur le certificat de navigabilité. Je crois que cela a été expliqué la semaine passée. De nouveau, c'est une matière très technique. Ce que j'ai compris également, c'est que le certificat de navigabilité tient jusque 8 000 heures.

01.44 Georges Dallemagne (cdH): Ma question était assez précise: s'agit-il de 8 000 heures EFH ou AFH? Je crois qu'il y a une confusion. À ma connaissance, il n'y a pas de nécessité d'un nouveau certificat de navigabilité si on reste en dessous de 8 000 *equivalent flying hours*.

01.45 Frederik Vansina: Ce que j'ai compris de la séance très technique de la semaine passée, c'est que, quoi qu'on utilise, jusque 8 000 heures, l'avion est garanti par le certificat.

01.46 Georges Dallemagne (cdH): Donc, EFH également.

01.47 Frederik Vansina: C'est ce que j'ai compris.

01.48 Georges Dallemagne (cdH): C'est une précision importante.

01.49 Frederik Vansina: Monsieur Hellings, à vrai dire, je ne me souviens plus tout à fait de notre conversation dans le bus.

Vous décrivez cela comme une opération de relations publiques de la Force aérienne. Je me permets de signaler, que cela leur fait grand plaisir, à nos gens qui sont là-bas, de voir que des membres du Parlement s'intéressent à ce qu'ils font. Je crois que l'objectif de la visite n'était pas une histoire de relations publiques. Il s'agissait de les assurer du soutien des membres du Parlement et donc de la population belge dans la difficile mission qu'ils font là-bas. C'est une observation.

Je ne me souviens plus trop de ce que nous avons dit dans le bus à propos de la structure. Pour moi, il est clair que nos avions ne sont pas neufs. Il faut s'en rendre compte. Ce sont des avions qui ont leur âge. Vous avez appris la semaine passée que nous avons, mis à part la durée de vie théorique, de plus en plus de problèmes de corrosion. Les inspections de l'avion que nous faisons toutes les 300 heures prennent de plus en plus de temps. Avant, c'était quatre semaines. Maintenant, ce sont des semaines et des semaines en plus, parce que nous découvrons des fissures, de la corrosion, des problèmes de toutes sortes qui sont attribuables à l'âge des avions.

Vont-ils encore valoir quelque chose? Honnêtement, je l'ignore. Vous savez comme moi que nous avons revendu des avions aux Jordaniens, qui en font bon usage. Encore une fois, tout dépend du niveau d'ambition du pays qui les achète.

Je ne crois qu'il y en aura beaucoup à vendre puisque nous allons aller jusqu'au 8 000 heures ou à peu près. Si on considère nos partenaires européens qui ont des F-16, il reste un petit potentiel. Tout dépend du niveau d'ambition politique. Un pays qui décide de ne faire que de la police aérienne du ciel aura peut-être un usage de ces avions.

01.50 Luc Roelandts: Mevrouw de voorzitter, de eerste vraag gaat over het behandelen van de e-mail van 10 mei. Ik wil daarbij een kleine inleiding geven.

Ik ben, zoals gezegd, het hoofd van de divisie Overheidsopdrachten binnen het directoraat-generaal Material Resources (DG MR). Binnen DG MR zijn er twee zeer verschillende verantwoordelijkheids-domeinen. Er zijn twee divisies materieelbeheerders, MR Systems en MR CIS & Infra. Zij zijn verantwoordelijk voor het volledig technisch-logistiek beheer en de behoeftestelling. Daarvan gescheiden is er mijn divisie, de divisie Overheidsopdrachten, die zich bezighoudt met het voorbereiden, afsluiten en opvolgen van contracten. Er is dus een zeer strikte functiescheiding, die wij de "scheiding der machten" noemen. We maken dat telkens heel duidelijk. Lang voordat ik deze functie opnam, hebben wijze mensen begrepen dat dit de beste manier was om problemen te vermijden.

De e-mail van 10 mei betreft duidelijk een heel complex en technisch beheersissue en valt dus zeker niet onder mijn domein. Ik heb ook geen specialisten aan mijn zijde die me daarover advies zouden kunnen

verstrekken. Het is ook een interne e-mail van een luitenant-kolonel naar een kolonel en ik sta enkel in kopie. Ondanks die "vormpuntjes" is die mail mij niet ontgaan. We weten allemaal wel dat die 8 000 een niet te verwaarlozen element is. Dan blijkt dat die mail van de luitenant-kolonel naar de kolonel nog niet intern werd bediscussieerd in die organisatie, die dus niet mijn organisatie is.

Dan komt het belangrijke punt, namelijk dat die e-mail van 10 mei met zijn bijlagen natuurlijk niet geïsoleerd bekeken kan worden. Op 19 mei stuurt de auteur van de initiële mail een opvolgingsmail, waarin hij die eerste mail op zijn minst erg relativeert. Ik heb het geïnterpreteerd alsof hij op die eerdere mail terugkomt. In deze mail vraagt hij – logischerwijze – helemaal niet meer om het item naar een hoger niveau te brengen. Daarenboven trekt zijn chef, de kolonel, met één zinnetje de conclusie uit de bijlagen van die mail: hij zegt dat er geen sprake is van een verandering van de 8 000 uren. Voor mij is daarmee alles dus afgesloten. De 8 000 uur blijft correct. Er is geen enkel nieuw element. Er is niets nieuws. Er is voor mij, eerlijk gezegd – in een domein dat trouwens het mijne niet is – geen aanleiding om een non-issue naar een hoger niveau te brengen. Ik heb daarover naast deze twee e-mails niets ontvangen, ook niet het jaar ervoor. Tot daar mijn kort verhaal over de e-mail.

Er werd mij een vraag gesteld over de aanwezigheid op het Steering Committee MNFP.

Ik heb genoteerd dat ik non-stop aanwezig zou geweest zijn van 2012 tot november 2017. Ik kan u verzekeren dat dit niet correct is. Ik ben er drie jaar uit geweest. Eind 2014 was mijn laatste deelname. Drie jaar later, naar aanleiding van de opruststelling van generaal Ocula, heb ik voor het eerst terug deelgenomen. Dat was eind 2017. Ik was dus al een drietal jaar niet meer *in the picture*. Voor de vergaderingen die ik heb bijgewoond, kan ik zeggen dat ik enkel de update van de USAF heb gehoord, over het programma voor Block-40 en Block-50. Het ging over de verlenging van een driehonderdtal vliegtuigen. Ik heb nooit iets gehoord over een verlenging van onze Block-vliegtuigen.

Er was een vraag over het dossier van vorig jaar met betrekking tot de upgrade van de F-16's.

Daarop heeft mijn collega, generaal Vansina, reeds gedeeltelijk geantwoord. Ik zal het toch wat herhalen. Ik ga mij niet wagen aan de technische details, want ik heb de technische specialist van MR Systemen niet bij deze keer. Ik kan er wel programmatorisch op antwoorden. Er waren twee luiken. Het ging over het F-16 Commuality and Interoperability Consolidation Program (CICP) en Weapons and Sensors. Dat is het dossier waarover men het heeft. Zoals hier al is gezegd, is het CICP een langlopend programma. Het is duidelijk aangeduid dat dit programma de taak heeft onze vliegtuigen relevant te houden. Daarvoor zijn wij gemiddeld elke drie jaar verplicht de vliegtuigen in verschillende domeinen te upgraden. Dit is, zoals ik al zei, een deel van de normale cyclus om onze vliegtuigen inzetbaar te houden.

Ik heb hier nog een opmerking bij. Ik heb toen duidelijk gezegd dat ons vliegtuig vanaf 2017 zeker nog tien jaar moet mee kunnen. We gaan deze upgrade moeten doen en we zullen er waarschijnlijk nog een moeten doen. Als u kijkt naar de Strategische Visie, zult u nog een lijntje vinden. We zullen de stap nogmaals moeten zetten. We willen de F-16 namelijk tot de laatste dag operationeel kunnen gebruiken.

Een volgende vraag is of de functiescheiding ook van toepassing is op het ACCaP-dossier.

Dat is inderdaad het geval. Identiek dezelfde principes worden toegepast voor een klein of een groot dossier. De specialist inzake overheidsopdrachten die de overheidsopdrachten in het ACCaP-team waarneemt, zit in dat team, maar op mijn slagorde. Het gaat om iemand die voor mij werkt. Hij is trouwens later aan het team toegevoegd, op het moment dat er werk was op het vlak van overheidsopdrachten. Dezelfde principes blijven daar dus geldig.

De vraag over de recorders is een puur technische vraag. Daarop moet ik u jammer genoeg het antwoord schuldig blijven. Dat is immers totaal niet mijn domein.

Mevrouw de voorzitter, ik denk dat ik een antwoord heb verstrekt op de vragen die aan mij persoonlijk gesteld werden.

01.51 Claude Van de Voorde: Mevrouw de voorzitter, ik zal een aantal vragen bundelen.

Wat mijn deelname aan het Steering Committee MNFP betreft, ben ik tot 2013 aanwezig geweest in Amsterdam, maar voor de helft van de vergaderingen. Ik wijs erop dat dit vooral technische vergaderingen

zijn waar de operationelen eerder een bijrol hebben en de DG MR staat in voor de logging en de opvolging.

Ik licht eerst de werkwijze op het kabinet toe en ga daarvoor terug in de tijd.

Half oktober/november 2014 word ik in het kabinet opgenomen als directeur Operaties. Op dat moment wordt het mandaat van de weggaande directeur Algemeen Beleid verlengd want men vindt geen opvolger. Ik word dus pas aangesteld als directeur Algemeen Beleid wanneer het kabinet al op volle toeren draait en bepaalde verantwoordelijkheden al zijn toegekend aan bepaalde mensen. De afspraak met de minister was dat ik me niet zou inzetten voor vier specifieke dossiers en me er ook niet mee zou moeien. Twee daarvan hebben belang in deze discussie, met name de ontwikkeling en het opstellen van de Strategische Visie en – vooral wegens mijn achtergrond – het dossier van de F-16, de vervanging ervan enzovoort. Ik heb me daaraan gehouden. Ik was dus niet de klassieke kabinetschef die de filter was waar alle info passeerde op weg naar de minister.

Bepaalde dossiers werden bilateraal met de minister besproken en ik werd daarbuiten gehouden. Die besprekingen gebeurden heel discreet op zijn bureau en daar werden de beslissingen genomen. De eindbeslissing lag iedere keer bij de minister, in samenspraak met de directeuren die in het proces betrokken waren. Ik was ook nooit betrokken bij de deelname in de interkabinettenwerkgroepen. De nota van maart waaraan wordt gerefereerd, was een interne nota en die van november was een IKW-voorbereidende informatienota. Ik heb een maand geleden ontdekt dat die bestonden. Ik weet niet hoe die werden opgesteld. Ik veronderstel dat de verschillende directeuren hun mosterd hebben gehaald bij de Defensiestaf. Zo is er gewerkt.

Mijnheer Van der Maelen, u gaf een aantal operationele en technische kosten. Ik denk dat de Defensiestaf die aangereikt heeft, maar ik heb dat niet gezien. Ik was daar niet bij betrokken. Ik heb ook nooit contacten gehad met het ACCaP-team. Ik verneem daarnet pas dat die op de zesde verdieping zitten, maar ik heb daar nooit contact mee gehad. Er heeft nooit mailverkeer plaatsgevonden. Uiteindelijk was dat een heel kleine equipe. Het was de wens van de minister om die dossiers op die manier te behandelen.

Dat in verband met die interne nota's en IKW-informatie.

Wat de interne mail naar de Defensiestaf van mei 2017 betreft, nee, we hebben die niet ontvangen. Ik wijs er ook op dat er binnen Defensie procedures zijn met betrekking tot de manier waarop er gecommuniceerd moet worden. Het mailverkeer staat beschreven als interne coördinatie. Wanneer iemand op een bepaald niveau iets hard wil maken, dan schrijft die een fiche. De inhoud van een fiche wordt nooit veranderd. Op een fiche wordt commentaar gegeven. Een fiche aan de CHOD bijvoorbeeld moet bij de CHOD geraken. Iedere hiërarchische overheid heeft de kans om haar mening daarover te geven maar die fiche moet bij de CHOD geraken. Een beslissing van de minister wordt genomen op basis van een fiche die soms uitmondt in een dossier minister dat de hiërarchische weg volgt van de CHOD naar het kabinet MOD en de minister. Daar worden beslissingen over genomen. Als het complexe dossiers zijn wordt dit eventueel aangevuld met een briefing ter verduidelijking. Dat is dikwijls gebeurd in andere dossiers.

Ik was in de States in de week van 20 maart. Ik heb daar in mijn nieuwe functie de DIA, Defense Intelligence Agency, de CIA, de NSA, het NCIM en Delta Force bezocht. Ik ben Peter Letten daar dus niet tegengekomen. Ik wist zelfs niet dat hij ook in de States was. Dat was volledig apart, vanuit mijn huidige verantwoordelijkheid voor de initiële contacten met onze Amerikaanse partners waarmee we toch heel wat doen in het kader van het Irak-conflict en inzake informatie-uitwisseling.

Er is al veel gezegd en ik ga daar niet op terugkomen. Ik ben geauditeerd door het FIA. Men heeft mij daar als laatste ondervraagd. Men heeft mij niet gevraagd om mijn pc ter beschikking te stellen. Als men dat gevraagd had, dan had ik dat gedaan. Hun conclusie was eigenlijk dat zij vastgesteld hadden dat er naar mij geen mailverkeer was geweest. Als men van iets niet op de hoogte was kan men waarschijnlijk moeilijk antwoorden maar dat is een beslissing van het FIA geweest.

Monsieur Hedeboom, en ce qui concerne la position de M. Put, je peux vous assurer qu'il n'était pas parmi les gens impliqués dans la rédaction du plan stratégique ni du programme de remplacement des F-16. Il n'a jamais été impliqué là-dedans. Quelle est sa fonction actuelle? Ce que j'ai compris, c'est qu'il n'est pas impliqué dans quoi que ce soit pour le F-16 ou le F-35. Il fait des analyses stratégiques axées sur l'Europe pour cette firme. C'est peut-être à lui d'expliquer ce qu'il fait.

Monsieur Crusnière – il n'est plus là! –, tout cela a abouti à une décision politique qui a été prise par le ministre lui-même. C'est aussi simple que cela. Étais-je choqué ou aurais-je été choqué si j'avais su? Je viens d'expliquer qu'il y a des moyens pour les collaborateurs de suivre un chemin officiel, qui reprend l'histoire d'une fiche et de toutes les remarques. Je l'ai encore fait la semaine passée lors d'un briefing "commandement" dans mon service: j'ai rappelé les procédures existantes dans un tel cas. Il est dommage que M. Decrop n'ait pas suivi ce chemin.

En ce qui concerne la présence des bleus clairs au sein du cabinet, je dois dire que pendant une grosse partie de ma période, j'étais le seul bleu. Actuellement, il n'y a d'ailleurs plus de bleus clairs au cabinet. L'idée est de toujours avoir un représentant de chaque couleur. Être un bleu, ce n'est pas seulement s'impliquer dans tout ce qui est F-16, il y a d'autres projets bleus qui doivent être gérés aussi. Comme je l'ai dit, je n'ai jamais été impliqué dans la rédaction du plan stratégique ou le développement d'une vision quelle qu'elle soit.

Ik zeg misschien ook even iets over de *timeline*.

Rond 10 mei heeft kolonel Decrop zijn memo geschreven. Kolonel Letten heeft daarop gereageerd op 19 mei en dan is daar waarschijnlijk op de Defensiestaf wat over gepraat. Vergeet niet dat ik twee weken later met iets anders bezig was, maar sommige collega's weten dat: twee weken later stond ik aan het hoofd van de militaire inlichtingendienst en had ik daar andere katten te geselen. Dat wou ik u daarover zeggen.

Met heel veel respect voor uw opzoekingswerk, maar het spijt mij: ik ben op het kabinet niet betrokken geweest bij de redactie van de Strategische Visie en alles wat daarachter zit. De directeurs moesten in deze dossiers dus niet via mij passeren om de zege te krijgen. Dat was de werkwijze.

Wie heeft die nota dan geschreven? Dat is gebeurd door andere directeurs die daarbij betrokken waren en dat is dan samengevat.

Ik denk dat ik de algemene vragen in grote lijnen heb beantwoord.

De **voorzitter**: Dank u wel, generaal.

Tot slot, geef ik het woord aan kolonel Mariën.

01.52 Geert Mariën: Mevrouw de voorzitter, tenzij ik mij vergis, werd mij geen rechtstreekse vraag gesteld.

Ik wil toch een paar zaken zeggen.

Ik heb een carrière van 34 jaar in de luchtmacht, waarvan het overgrote deel in de F-16-wereld, weliswaar in de operationele inwerkingstelling van de F-16, hetzij op het hoofdkwartier, hetzij in de vliegende eenheden. Ik ben nooit materieelbeheerder geweest, ik heb nooit gewerkt op DG MR, ik ben nooit betrokken geweest bij de vervanging van de F-16.

Wat ik wel heb gedaan – dat is vermoedelijk de aanleiding voor mijn invitatie –, ik ben drie jaar tewerkgesteld geweest in het kader van MNFP in het F-16 SPO in Dayton. Tijdens die periode van drie jaar, lopende van de zomer van 2014 tot de zomer van 2017, is de levensduurverlenging van de structuur van onze vliegtuigen nooit ter sprake gekomen, noch van die van andere EPAF-landen trouwens. Ik heb daarover nooit met Lockheed Martin contact gehad, ik heb hun memo's nooit ontvangen, ik heb de e-mails van Rudi Decrop ook nooit ontvangen.

De **voorzitter**: Collega's, wij hebben intussen een memorandum van vier bladzijden ontvangen, opgesteld door kolonel Jeff Gates en ingenieur Mike McSpadden, met daarin de volledige uiteenzetting die zij hier hebben gegeven. Er staat *for official use only* op. Wij zullen dit memorandum ter inzage leggen op het secretariaat.

Ik kreeg ook de vraag of wij de heer Put opnieuw hadden uitgenodigd. Dat hebben wij uiteraard gedaan, maar daarop is geen reactie gekomen.

Ik ga heel even schorsen vooraleer wij verder gaan met de tweede vragenronde. Ik heb gezien dat een van onze genodigden koekjes aan het opendoen is om de honger te stillen. Ik heb zelf ook wel honger. Ik ga

broodjes laten aanrukken. Er zijn er zeker voldoende voor iedereen. Daarna open ik meteen de tweede vragenronde.

*De vergadering wordt geschorst om 13.29 uur.
La séance est suspendue à 13.29 heures.*

*De vergadering wordt hervat om 13.46 uur.
La séance est reprise à 13.46 heures.*

De **voorzitter**: We hervatten de hoorzitting met een tweede vragenronde.

01.53 Dirk Van der Maelen (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik zou willen beginnen met een repliek op generaal Van de Voorde.

Collega's, er loopt hier ergens een spookauteur rond. Wij hebben nu al drie keer gevraagd wie de verantwoordelijke is voor die nota van 9 november en elke keer krijgen wij het bericht van niet.

Sta mij toe, generaal, om te zeggen dat ik uw verhaal echt wel heel raar vind. U zegt dat u als gewezen chef van de Luchtmacht werd aangetrokken op het kabinet. U wordt kabinetschef, maar u bent helemaal niet betrokken bent bij het allerbelangrijkste aankoopdossier van dit decennium, misschien wel van de eerste halve eeuw. Ik vraag mij nu af... Ik denk dat wij dichterbij de minister komen. Ik denk dat het de minister is, misschien bijgestaan door... Als ik u goed begrepen heb, zei u dat het via bilaterales of apartés verliep tussen de bevoegde directeur en de minister.

Wij hebben een nota kunnen achterhalen van maart 2015. Wij hebben daarvan kunnen achterhalen wie de auteurs daarvan zijn, namelijk: de heer Flamant en Pieter-Jan Parrein. Zijn zij het, volgens u – u bent toch kabinetschef, u zal dit toch weten? Als u het niet was, wie was het dan wel in die aparte contacten met de minister. Wie waren de personen die met hem hebben gesproken over de problematiek van de vervanging van de F-16 en het dossier beheerden?

01.54 Claude Van de Voorde: De directeur Strategie en zijn adjunct hebben de Strategische Visie geschreven.

01.55 Dirk Van der Maelen (sp.a): En dus ook de nota?

01.56 Claude Van de Voorde: Dat is een voorbereidende nota, neem ik aan.

01.57 Dirk Van der Maelen (sp.a): En dus ook de nota van 9 november?

01.58 Claude Van de Voorde: Dat is een IKW-nota waarvan ik weet dat tijdens IKW's niet alleen de directeur Strategie aanwezig was, maar soms overeenkomstig het thema – ik ken het thema niet – kan daar soms ook de juridische directeur bij zijn, als er bijvoorbeeld over een aspect van economische compensatie werd gesproken. Het hing er een beetje van af, heb ik vastgesteld, overeenkomstig het thema dat werd behandeld op die IKW.

01.59 Dirk Van der Maelen (sp.a): Er is al een afspraak in deze commissie dat wij later met de minister nog een slotdebat krijgen. Ik meen dat wij, vooraleer dit slotdebat er komt, van de auteurs van die nota moeten vernemen – alle vragen die ik daarnet aan generaal Van de Voorde heb gesteld over hoe het zit met de volgens mij grove overschattingen van de verlenging van de levensduur van de F-16 – op basis van welke officiële documenten die bedragen werden vastgesteld. Wij zullen ook moeten weten wie dat heeft aangeleverd aan de minister en zijn directeur.

Voor mij moet, na vandaag nog meer dan vroeger, de conclusie de volgende zijn.

Wie zijn de auteurs van de nota van 9 november 2015? Wie heeft daaraan meegeschreven? Wij moeten ook weten wie verantwoordelijk is voor het aanleveren van informatie en cijfergegevens die in de nota zijn opgenomen.

Mevrouw de voorzitter, ik stel dus voor dat wij bij een volgende gelegenheid een regeling van de werkzaamheden houden, waarbij wij bepalen en bekijken wie wij nog zullen vragen.

Ik wil ook op generaal Vansina reageren.

Generaal Vansina, ik dank u voor de uitleg inzake Area Access/Area Denial.

Het gaat om een principe dat ik in gewone mensentaal vertaal als voor vierdegeneratievliegtuigen een *no go area* wegens te gevaarlijk. Dat idee zie ik overal terugkomen. Het staat in de IKW-nota van 9 november 2015. Daarin staat trouwens het volgende. Alleen een vijfdegeneratievliegtuig kan in een Area Access/Area Denial-omgeving optreden. Dat is dus een heel belangrijk argument dat wordt gebruikt om voor de F-35 te pleiten. De F-35 is een vijfdegeneratievliegtuig, zelfs het enige vijfdegeneratievliegtuig.

Ik zie een en ander ook in de RfGP terugkomen. Het is een van de beslissingscriteria over de operationele performantie. Ook daar is het ingeslopen en zal het worden gebruikt als een van de criteria om over de vervanging te beslissen.

Ten slotte, wij hebben hier uit de mond van kolonel Gates ook gehoord dat hij in een nota van 5 april verklaart dat, afgaande op de inzetscenario's die hij heeft gekregen – zoals hij het ongeveer schreef –, de F-16 *obsolete* is. Dat argument is dus echt heel erg belangrijk.

Waarvan u noch kolonel Gates melding heeft gemaakt, is van het bombardement dat heel recent op een chemische installatie in Syrië is uitgevoerd. De installatie was een *no go area*, om het in mensentaal te zeggen. Wij stellen vast dat de F-35 voor dat bombardement niet is gebruikt. Er zijn gereede twijfels over de stealth-capaciteit van de F-35. Naar wat ik experts hoor verklaren, is het helemaal niet uitgesloten – u sprak over het systeem met S300's en S400's, u hebt alles uitgelegd – dat een F-35 zou kunnen worden getroffen. Wij stellen echter vast dat de F-35 niet is gebruikt.

Wat wij wel hebben gezien, is veel belangrijker. Veel belangrijker is dat de aanval op een heel intelligente manier is uitgevoerd, namelijk met kruisraketten die gedeeltelijke stealth-capaciteit hebben en een lange afstand kunnen overbruggen. Zij zijn door B-1-bommenwerpers en vierdegeneratievliegtuigen, ook F-16's, afgevuurd. Ik meen dat er ook Rafales en Eurofighters bij waren. Dat ben ik echter niet zeker. In elk geval, zeker F-16's. Heel de argumentatie van de legertop, zonder dat de politiek daarover al heeft beslist, dat we vliegtuigen van de vijfde generatie nodig hebben, dus de F-35, om operaties te kunnen uitvoeren in een *no go area*, houdt dus geen steek meer. Men kan met langeafstandskruisraketten installaties raken.

Ik heb daar een aantal vragen bij.

Ik heb al naar de inzetscenario's gevraagd. Wie heeft beslist welke inzetscenario's werden gestuurd naar kolonel Gates? Uit zijn antwoord meen ik te mogen opmaken dat één van de inzetscenario's die naar hem zijn gegaan, inhoudt dat men ook kan opereren in een *no go area*. Politiek werd daarover bij mijn weten nog niet beslist. Ofwel heeft de minister zelf beslist om dat inzetscenario naar Gates te sturen, ofwel zijn het de militairen geweest. Ik wil weten wie die beslissing heeft genomen. U hebt het zelf gezegd, generaal Vansina: het ambitieniveau moet worden bepaald door de politiek, niet door de militairen. Dat is mijn eerste vraag.

Ik kom tot mijn tweede vraag.

Kolonel Gates is een intrigerend figuur. Ik heb hier een artikel van 4 februari 2010. Daarin staat dat kolonel Jeff Gates de Programme Manager was van de speciale kruisraket waarvan er twee weken geleden verscheidene zijn afgevuurd op de chemische installatie. Gates was ervoor verantwoordelijk om na te gaan of dit kon vanaf een F-16. Hij is de militaire expert die hier vorige week kwam zeggen dat een F-16 *obsolete* is in een *no go area*, dus bij een Area Access/Area Denial. Als er iemand is die wist dat dit niet juist is, dan moet hij dat toch zijn, want hij was verantwoordelijk om die toepassing vanaf een F-16 te kunnen realiseren. Dat brengt mij opnieuw bij de vraag wat de heer Gates drijft? Heeft hij misschien liever dat België F-35's koopt dan dat wij de optie blijven overwegen van een verlenging van de F-16's?

Ik concludeer dus dat de IKW-nota van 2015 op dit punt niet correct is. Ik kan niet bewijzen dat iemand in de Belgische legertop al weet had van de oplossing die 14 dagen geleden werd gevonden voor dat probleem met het bombardement op de chemische installatie, maar in elk geval weten wij vandaag dat het niet absoluut noodzakelijk is om een vliegtuig van de vijfde generatie te hebben om een installatie te kunnen bombarderen die zich bevindt in een *no go area*.

Ten slotte, een vraag die ik meegeef, maar die u niet hoeft te beantwoorden, ik zal dat aan de minister vragen. Nu wij dit weten, is niet het moment gekomen om dat beslissingscriterium uit de RfGP te halen?

Ik heb nog twee puntjes voor generaal Vansina.

Het is niet gemakkelijk om te volgen. U bent begonnen met te zeggen dat u in een totaal andere operationele structuur zit. Daarnaast is er Material Resources, totaal afgescheiden; scheiding der machten heb ik geleerd. Bij vorige gelegenheden is ons gezegd en vandaag is het herhaald dat ACCaP totaal afgesloten is van alles. ACCaP houdt zich alleen bezig met de problematiek van de vervanging van het vliegtuig. Als ik dan naar uw antwoorden luister over de situatie die is ontstaan naar aanleiding van de vraag die ik begin februari heb gesteld, wat zie ik dan? U hebt zelf gezegd dat u zelf een mail kreeg van een oud-medewerker. Ik neem aan dat het om Jos Vanschoenwinkel gaat, de verantwoordelijke voor defensie van de N-VA-fractie. Het is heel raar dat hij over iets wat te maken heeft met Material Resources, de verlenging van de F-16, contact opneemt met u, die tot de operationele poot behoort. Ik vind het heel raar dat voor de heer Vanschoenwinkel die scheiding der machten blijkbaar niet geldt, ofwel zijn die muren gemakkelijker te overschrijden zijn dan jullie ons willen laten denken. Het wordt nog sterker. Uit uw antwoord heb ik het volgende geleerd. Trouwens, het enige wat we kennen, is het onderwerp van de mail: *as guidance*. Als ik het goed heb begrepen, hebt u in uw antwoord, dat te laat komt, toch een richtinggevende bijdrage willen leveren. U zegt dat het antwoord te laat komt, want het is geschreven door ACCaP. Ik dacht dat ACCaP zich niet bezighield met de verlening van de F-16, want daar zou ook de scheiding der machten moeten gelden.

Ik kom tot mijn conclusie: doen alsof iedereen op zijn eigen eiland daarover beslissingen heeft genomen, strookt niet met de wijze waarop is gereageerd op een parlementaire vraag. Alle hoofdrolspelers hebben met elkaar contact.

Ik kom tot een laatste punt. Daarna zal ik, helaas, de commissievergadering moeten verlaten, want ik moet naar de plenaire vergadering gaan.

Ik wil nog twee dingen zeggen over de besparing die mogelijk is door zes jaar langer te vliegen met de F-16 vergeleken met de F-35.

Ten eerste, als men vertrekt van de cijfers van de Amerikaanse rekenkamer en men transposeert die naar de Belgische situatie, dan komt men op een besparing die groter is dan 900 miljoen euro over zes jaar.

Ten tweede, om het duidelijker en begrijpelijker te maken voor iedereen: uit de laatste cijfers waarover wij beschikken blijkt dat de kostprijs per uur voor een vliegtuig 5 900 euro bedraagt voor een F-16, 13 000 tot 14 000 euro voor een Rafale en voor een Eurofighter Typhoon en 24 000 euro per uur voor een F-35, maar er worden ook hogere bedragen geciteerd. Als men weet dat in de RfGP staat dat onze F-35's 7900 uren per jaar zullen vliegen, dan kunt u bepalen hoeveel besparing zes jaar langer vliegen met een F-16 kan opbrengen.

Tot hier, mevrouw de voorzitter, mijn vragen.

Mijn collega is hier en zal naar het antwoord luisteren. Mijn excuses aan de heren dat ik u moet verlaten. Ik ben niet verantwoordelijk voor de ongelukkige planning van deze hoorzitting.

De **voorzitter**: Dank u wel, mijnheer Van der Maelen.

Wij zullen uw vraag in de commissie voor de Landsverdediging bespreken. We zullen daar een regeling der werkzaamheden agenderen om uw vraag te bespreken.

01.60 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): Eerst en vooral een vraag voor majoor Vansina.

U hebt zelf een stuk chronologie gegeven en u hebt duidelijk gemaakt dat u tijdens een aantal momenten betrokken was bij dit dossier rond de levensduurverlenging omdat de informatie u heeft bereikt, omdat u zelf heeft ge-e-maïld of informatie heeft doorgestuurd. Dit is een drietal keer gebeurd.

De manier waarop u telkens hebt gereageerd doet bij mij toch een aantal vragen rijzen. Ik ga u uitleggen waarom.

In het voorjaar van 2016 wordt u op de hoogte gesteld van het aanbod – zo hebt u het genoemd – van Lockheed Martin om de F-16's langer in de lucht te houden dan gepland. U begreep dat niet en u hebt ervoor gekozen toen het antwoord van Lockheed Martin niet door te schuiven naar bijvoorbeeld de DG MR maar er zelf op te reageren. Lockheed Martin zal niet zomaar de operationele chef van onze luchtmacht hierover contacteren. Bovendien werd er in 2016 door Lockheed Martin zeer duidelijk iets aangeprezen wat nog maar pas vorige week door Lockheed Martin zogenaamd zelf van tafel is geveegd. Deze evolutie en uw reactie hierop zijn toch vreemd. U zegt dat u het niet hebt begrepen en dat u zelf contact hebt opgenomen met Lockheed Martin en dat u zich persoonlijk hebt bemoeid met de piste rond levensduurverlenging. Dat is belangrijk want bij andere gevallen stelde u dat het niet uw taak was en dat u het hebt doorgeschoven. Hier hebt u zelf contact opgenomen met Lockheed Martin. Lockheed Martin zegt in mailverkeer dat u verontrust was. U zegt dat dit komt door uw stemtimbre. Dat is natuurlijk een interpretatie van Lockheed Martin. Het feit is dat u zelf contact hebt opgenomen. U zegt dan dat Lockheed Martin u uitgelegd heeft dat er in wat zij zeggen geen sprake is van een levensduurverlenging. Dat is toch wel vreemd, want die levensduurverlenging boven de 8 000 uren staat in hun rapporten van april 2017 en februari 2018.

Er is nog een andere vreemde reactie van u.

U krijgt een e-mail van de huidige fractiemedewerker van de N-VA die nogal insinuerend en politiek gevoelig is. Hij signaleert daarin aan u dat er meer zit achter die parlementaire vraag van collega Van der Maelen. U stuurt die mail dan gewoon door. Vraagt u zich dan niet af waarom u, als operationele baas, wordt gemaïld door de huidige fractiemedewerker van de N-VA? Waarom hebt u niets gedaan met die mail? Waarom hebt u er niet mee voor gezorgd dat het Parlement op dat moment wel de juiste informatie kreeg? Was u zelf niet bezorgd dat de minister van Defensie niet juist zou antwoorden op een vraag van het Parlement? Hebt u zelf niet de neiging gehad om aan de alarmbel te trekken als u zo'n vreemde, insinuerende, suggestieve, partijpolitiekgevoelige e-mail krijgt?

In mei 2017 hoort u dat Lockheed Martin een projectie gemaakt heeft inzake de Belgische F-16-vloot. De materiaalbeheerder zegt u dan dat er niks aan de hand is en geeft u tegenargumenten die u aanvaardt.

Mijnheer Vansina, mijn eerste conclusie is dat u gewoon doorstuurt, andere mensen binnen het leger vertrouwt en zich passief opstelt, behalve als u informatie krijgt die de regeringsbeslissing van 2015 verstoort. Dan is het hek van de dam. Dan stuurt u die informatie niet gewoon door naar de DG MR maar neemt u zelf contact op met Lockheed Martin om meer uitleg te vragen, dus buiten uw bevoegdheid om. De reactie van Lockheed Martin daarop is ondertussen al voldoende geciteerd.

Ik vind dat bizar. Ik vind dat niet logisch. Ik vraag u dus om een verklaring voor de manier waarop u op die drie voorbeelden gereageerd hebt.

Ten tweede, u bent zelf verantwoordelijk voor onze luchtmacht. U wordt rechtstreeks gecontacteerd door Lockheed Martin met dat aanbod. Waarom hebt u dan niet de Chef Defensie of de minister van Defensie gecontacteerd? Lockheed Martin vond het nodig om u rechtstreeks te contacteren met zeer belangrijke informatie, anders zouden zij dat niet doen. U belt zelf terug, maar waarom hebt u op dat moment niet de Chef Defensie of de minister van Defensie daarover ingelicht?

Wat betreft de metafoor met de gevaarlijke hond die wij kunnen tegenkomen in het bos, maar waarvan de baas zegt dat er geen probleem is omdat hij niet bijt, u maakt die parallel met het optreden van onze F-16's in de Baltic Air Policing en de nabijheid van Russische toestellen. Ik mag toch hopen dat u zelf een risico-inschatting hebt gemaakt van die opdracht? Onze F-16's, in de staat waarin zij zich bevinden, vliegen daar wel met een bepaald dreigingsniveau. U hebt dus wel geoordeeld dat dit dreigingsniveau niet van die aard is om onze Belgische F-16's niet te laten deelnemen aan de operatie boven de Baltic. Onze F-16's, in de staat waarin zij zich bevinden, kunnen volgens Defensie perfect deelnemen aan die missie, anders had men dat toch niet gedaan, mag ik hopen?

Nogmaals over het ambitieniveau. U zegt dat wij een ander toestel nodig hebben als wij willen vechten tegen de Russen, een vijfdegeneratietoestel. Gaan wij werkelijk investeren in onze Defensie met de bedoeling om te kunnen vechten tegen de Russen? Is dat een motivatie waarbij bepaalde investeringsdossiers aan het politieke niveau worden voorgelegd? Ik vind dat nogal verwonderlijk, als u mij dat vraagt.

Ten aanzien van generaal-majoor Roelandts.

Generaal-majoor, u zegt dat u niet de expertise heeft. U staat in een aantal mails in cc, maar u zegt dat u slechts in cc staat en bovendien zegt u van uzelf dat u niet de expertise heeft om u daarover uit te spreken. Dat is de reden waarom u daar op zich niets mee heeft gedaan.

Ik vind dat er zich een patroon aan het aftekenen is over de informatiedoorstroming binnen Defensie. De informatiedoorstroming binnen Defensie rond dit dossier valt samen te vatten in twee puntjes. Eén, degenen die van deze zaak op de hoogte worden gebracht, maar die niet in de onmiddellijke hiërarchie zitten, doen niets, ondernemen geen actie. Twee, zij die wel in de hiërarchie zijn opgenomen, bijvoorbeeld alle personen die luitenant-kolonel Decrop al sinds juni 2016, een jaar voor alle bewuste mails, hebben geïnformeerd en wel in de hiërarchie zijn opgenomen, doen de informatie van Lockheed Martin af als niet relevant. Hier geen checks-and-balances door anderen, zoals u, die op een bepaald moment worden geïnformeerd, maar aangeven dat het niet hun bevoegdheid is en dus niks doen. Ik vind dat problematisch. Op die manier zijn er immers onvoldoende checks-and-balances binnen Defensie door mensen die assertief reageren en die de informatie vanuit hun functie beoordelen, ook al zijn zij niet in de hiërarchie opgenomen.

U bent generaal-majoor. U zit hier trouwens in goed gezelschap tussen uw collega's. U kunt dus op het beslissingsproces binnen Defensie wegens. U beslist echter in alle genoemde gevallen om dat niet te doen, waardoor uw uiteindelijke beslissing om de studies van Lockheed Martin als niet relevant te beschouwen, in feite slechts afhangt van één, twee of drie personen, die op hetzelfde niveau bovendien worden tegengesproken door de toenmalige materiaalbeheerder, zijnde een van de experts van onze F-16-vloot. Alle andere personen buiten de hiërarchie die worden geïnformeerd en die voor de checks-and-balances zouden kunnen zorgen, reageren niet. U legt het zelf uit. U verklaart dat u niet over de expertise beschikt en dat u in de mail maar in cc stond. U hebt echter wel het gewicht om daarna aan de alarmbel te trekken en ervoor te zorgen dat de informatie wel verder wordt verspreid, op een ernstige manier wordt besproken en naar het politieke niveau doorstroomt. U zit daar met allemaal collega's, die allemaal aangeven dat niet te zullen doen, omdat het niet tot hun bevoegdheid behoort.

Er is dus een probleem van informatiedoorstroming binnen Defensie als ik dat alles hoor.

Ten slotte, luitenant-generaal Van de Voorde, het is opmerkelijk hoe weinig u in uw hoedanigheid van kabinetschef van de minister en van voormalig chef van de luchtmacht over het investeringsdossier van de eeuw binnen onze Defensie zegt te weten. Dat is bijzonder opmerkelijk.

Het is even opmerkelijk te horen op welke manier de besprekingen over het F-16-dossier op het kabinet van de minister verlopen. Ik citeer u: "Heel discreet op zijn bureau". U weet eigenlijk niet goed met welke personen. Blijkbaar kunnen bepaalde personen rechtstreeks en heel discreet op zijn bureau toegang hebben tot de minister over dit dossier. Er worden IKW-nota's opgesteld, zonder dat de kabinetschef daarvan op de hoogte is.

Ik herhaal: de kabinetschef van de minister van Defensie is niet op de hoogte van een IKW-nota over het dossier van de eeuw.

IKW-nota's worden meestal maar niet altijd in aanwezigheid van alle kabinetschefs besproken. De kabinetschefs zijn altijd op de hoogte van dergelijke IKW-nota's en van dergelijke besprekingen.

Mevrouw de voorzitter, de oppositie heeft nogmaals om de aanwezigheid van minister Vandeput gevraagd. Ik zou zelfs bijna zeggen dat de aanwezigheid van minister Vandeput nu bijzonder nuttig zou zijn omdat ik wil doorgaan op die heel discrete ontmoetingen in zijn bureau, blijkbaar zonder dat zijn kabinetschef daarvan op de hoogte was. Is het al verworven dat minister Vandeput komt, samen met onder andere de eerste minister, die wij ook hebben gevraagd, rond dit investeringsdossier?

Er zijn nog twee zaken die mij storen.

Er wordt gedaan alsof luitenant-kolonel Decrop pas in 2017 buiten zijn hiërarchie om mailt. Ik herhaal nogmaals dat de eerste mail van luitenant-kolonel Decrop binnen zijn hiërarchie was, naar onder andere kolonel Letten één jaar daarvoor, op 15 juni 2016. Ik wil hiermee het beeld bijstellen dat die man onmiddellijk buiten zijn hiërarchie om is beginnen mailen.

Luitenant-generaal Van de Voorde, u zei daarnet dat de mails van 19 mei 2017, waarbij buiten de hiërarchie om generaal-majoor Roelants en generaal-majoor Ocula betrokken werden, werden gesproken binnen de

Defensiestaf. Het is alleen jammer dat de externe audit het verdergaand e-mailverkeer na 19 mei 2017 niet heeft kunnen of willen analyseren. Dat vind ik bijzonder jammer als daarover op dat moment nog altijd wordt gepraat binnen de Defensiestaf.

De **voorzitter**: Ik kan u zeggen dat de minister altijd bereid is om hierover uitleg te geven. Dat is geen enkel probleem. Ik stel voor dat wij uw vraag meenemen naar de volgende commissie, bij de regeling van de werkzaamheden, samen met de vraag van collega Van der Maelen.

01.61 Veli Yüksel (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik heb een drietal bemerkingen en nog een bijkomende vraag.

Eerst en vooral, de uiteenzetting van de heer Decrop wordt hier afgedaan als een verhaal dat niet onderbouwd is en als de CHOD dat moest weten, dan had mijnheer Decrop daarrond een dossier opgemaakt en doorgestuurd naar zijn hiërarchie. Ik denk dat dit laatste wel is gebeurd. Dat is hier de voorbije periode heel duidelijk naar voren gekomen. Ik wil daarmee de link maken met de IKW-nota van november 2016. De vraag rijst of die nota voldoende onderbouwd is?

Mijnheer Vansina, u hebt context gegeven bij de operationele kant van het verhaal en het ambitieniveau. Ik denk dat die context relevant is. U zegt dat onze F-16's straks niet meer voldoen voor onze operaties. De verlenging is nog een optie als het om het bewaken van het Belgische luchtruim gaat, maar als men echt operaties wil doen lukt dat niet meer. Ik denk dat dit een interessante en belangrijke vaststelling is.

Uw conclusie is dat er geen informatie is achtergehouden met betrekking tot de memo van Lockheed Martin en alles wat daarover is gecommuniceerd. Op basis van alle elementen waarover we nu beschikken, kunnen we niet concluderen dat er geen informatie is achtergehouden. Het intern onderzoek van Defensie zelf, maar ook de audit concluderen dat niet. Ze zeggen alleen dat er geen informatie is doorgestuurd. U concludeert hier dat er geen informatie is achtergehouden.

Uit alles wat we tot nu toe hebben gehoord denk ik dat we de volgende conclusies kunnen trekken.

Ten eerste, militairen hebben in dit dossier het politieke niveau niet over alles ingelicht. Ik verwijs naar de memo. Ik verwijs ook naar de nota van 2015.

Ik denk dat we kunnen zeggen dat het niet aan het leger is om politieke keuzes te maken. Mijnheer Vansina, u hebt daarnet gezegd: het ambitieniveau is een zaak voor de politiek, want dat is een politieke keuze. Ik vind dat u dan niet in de plaats van de politiek moet gaan beslissen. De keuze van het ambitieniveau en de keuze hoe men dit realiseert is een zaak van de regering, van de politiek en van het Parlement.

Ik heb daarnet gevraagd naar uw positie ten aanzien van het ACCaP-team. U hebt heel duidelijk gezegd dat het ACCaP-team afhankelijk is van DG MR, de materiaalbeheerder. Van de stafchef Compagnol heb ik vorige week gehoord dat het ACCaP-team eigenlijk geen contacten heeft met de buitenwereld. Uit uw relaas hoor ik dat u sporadisch contacten hebt gehad met dat team. Het lijkt mij logisch dat die dienst niet is afgesloten van de buitenwereld, maar dit is belangrijk met betrekking tot de conclusie van de audit. Daarin wordt gezegd dat verschillende diensten en mensen los van mekaar hebben geoordeeld dat die informatie niet moest worden doorgestuurd. Ik stel hier toch vast dat men daarmee op een willekeurige manier is omgegaan. Bepaalde informatie heeft men voor zich gehouden.

Ik heb nog twee bemerkingen voor de heer Van de Voorde.

Uw positie op het kabinet was heel bijzonder en ook heel duidelijk. Sommigen kunnen zich daar vragen bij stellen. Met betrekking tot de nota van 2015 zegt u heel duidelijk dat de auteurs de mosterd ergens vandaan moeten hebben gehaald. Ik heb in de antwoorden nog altijd niet te horen gekregen waar die auteurs hun mosterd hebben gehaald. Wat dat betreft, blijf ik dan ook op mijn honger zitten. Ik meen dat wij straks moeten bekijken hoe wij daarover nog bijkomende informatie kunnen verkrijgen. Die informatie was heel cruciaal om een beslissing te nemen in de regering. Het is dan ook belangrijk om te weten hoe die cijfers tot stand zijn gekomen, wie die cijfers naar voren heeft geschoven en hoe die nota tot stand is gekomen.

Een laatste element – daarop hebt u niet geantwoord, mijnheer Van de Voorde.

De audit zegt dat er structurele contacten waren en zijn tussen het leger, de CHOD en het kabinet Defensie.

Op basis daarvan kunnen wij ervan uitgaan dat het kabinet op de hoogte moet zijn geweest van alle relevante informatie. Was het kabinet volgens u op de hoogte van die memo van Lockheed Martin, op basis van die overlegmomenten tussen de CHOD en het kabinet Defensie?

01.62 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Monsieur Vansina, j'ai bien entendu que, même prolongés de quelques années, nos F-16 sont tout à fait capables d'assumer la police aérienne. S'ils sont capables d'assumer la police aérienne d'un pays du Moyen-Orient, qui rachèterait nos F-16, ils sont donc tout à fait capables d'assurer la police aérienne en Belgique. Cela coupe court à cette rumeur qui voudrait que ceux qui se battent aujourd'hui pour plus de transparence dans ce marché des F-16 mettraient en danger la vie de nos pilotes et des 11 millions de Belges à travers eux. Ce n'est pas vrai.

Monsieur Van de Voorde, j'ai été membre de quatre cabinets ministériels différents. J'ai peut-être, en termes d'années, une plus grande expérience dans un cabinet que vous-même. Votre rôle, comme chef de cabinet, lorsque vous l'étiez, était d'organiser l'équipe autour du ministre afin de faire en sorte que le ministre soit au mieux informé en vue de prendre les décisions, de présenter des projets de décision, qui seront avalisés souvent par le Conseil des ministres restreint (le kern) et puis, formellement, par le gouvernement.

Dans tous les cabinets ministériels de Belgique cela fonctionne de la façon suivante: un ministre a un projet, en l'occurrence ici une note, celle du 9 novembre 2015, rédigée par ... quelqu'un, que vous nommerez peut être un jour. La responsabilité politique est celle du ministre, mais la responsabilité fonctionnelle au sein du cabinet vous appartient, en tant que chef de cabinet. Si cette note arrive dans une réunion intercabinets, c'est parce que, formellement, vous avez pris la responsabilité politique que cette note soit présentée lors de cette discussion. Ces écrits passent toujours par le chef de cabinet, toujours. Tous les gouvernements procèdent de la sorte. Je n'aurais jamais imaginé, en tant que conseiller d'un cabinet, aller déposer quoi que ce soit au gouvernement sans que, formellement, un document ne soit passé par le bureau du chef de cabinet. Cela ne fonctionne pas comme cela en Belgique! Oui, il y a enfumage! Demandez à tous les conseillers des ministres de ce pays!

Je répète: un intercabinets a lieu sur la base de la note. Là, les autres collaborateurs des ministres du gouvernement de M. Michel sont tenus au courant des discussions. Parfois, six, sept, huit, douze, quinze intercabinets ont lieu, puis une solution est trouvée.

Ensuite, il y a ce qu'on appelle au niveau régional – je ne sais pas comment cela s'appelle au niveau fédéral, mais cela existe aussi – le prégouvernement, où les chefs de cabinet de tous les ministres se réunissent pour essayer de vider les points qui n'ont pas pu être réglés par les conseillers ministériels en intercabinets. Normalement, vous y siégez. Vous auriez donc dû être au courant, au minimum.

Nous ne parlons pas de la fermeture de la caserne de Tartempion. Nous parlons du marché du siècle. Comme M. De Vriendt l'a dit, ce n'est pas un sujet anodin. C'est un sujet qui a un impact stratégique fondamental. Ce n'est pas pour rien que M. Michel, notre premier ministre, avait envisagé d'annoncer quelque chose concernant ce marché précisément au sommet de l'OTAN qui se tiendra cet été à Bruxelles. Impact stratégique, et impact budgétaire, évidemment. Forcément, tous les chefs de cabinet de ce gouvernement étaient au courant de ce dossier, à commencer par vous, puisque vous le portez au nom du ministre de la Défense. Enfin, intercabinets, réunion des chefs de cabinet, et puis, Conseil des ministres, de gouvernement, c'est normal.

Monsieur Van de Voorde, je ne comprends pas comment, au sujet de cette note qui, je le répète, est imparfaite, parce que sur 11 pages sur 35, elle concerne des informations erronées, vous n'avez pas été au courant. Je ne comprends pas. Aidez-nous à comprendre, parce que c'est là que se trouve la clef. Il y a eu une rétention d'information évidente par le colonel Letten au sein de la Composante Air. Sur la transmission de l'information vers le ministre, je constate que visiblement, il y a eu une difficulté à appliquer les règles qui s'appliquent de manière générale pour la prise de décisions politiques dans un gouvernement de coalition partout en Belgique de la même façon.

01.63 Tim Vandenput (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, ik zal het kort houden.

Ik ben blij dat u hebt aangekondigd dat er een nota is van Lockheed Martin die kan ingezien worden, naar aanleiding van hun toelichting van vorige woensdag. Wat ik donderdag in de plenaire vergadering en hier vandaag opnieuw heb gehoord van een aantal collega's strookt immers niet met wat er woensdagavond is gezegd door de mensen van Lockheed Martin. Zij hebben gezegd – ik meen dat generaal Vansina het

bevestigd heeft – dat het al een hele uitdaging zal zijn om onze bestaande F-16's allemaal 8 000 uur te laten vliegen. Daarvoor zal nog een soft SLEP nodig zijn. Dat hebben zij hier ook gezegd. Hier opnieuw komen zeggen dat het een *piece of cake* zal zijn om ze tot 9 500 uur te laten vliegen, klopt dus niet. Ik ben blij dat generaal Vansina vandaag nog eens gezegd heeft dat het een uitdaging zal zijn om onze vliegtuigen allemaal 8 000 uur te laten vliegen.

Ten tweede, dank ik generaal Van de Voorde voor zijn eerlijk verhaal. Het is jammer dat u als ex-hoofd van de luchtmacht door het kabinet niet betrokken werd bij de vervangingsdossiers. Zoals u hebt toegelicht, was dat echter een afspraak tussen u en de minister.

Ik heb nog altijd geen antwoord op de gestelde vragen en ik blijf ervan overtuigd dat een bijkomende haalbaarheidsstudie – zoals die trouwens op pagina 14 van de nota van november 2015 werd toegelicht – het dossier sterker had gemaakt. We zullen echter aan de auteurs of aan de minister moeten vragen waarom die haalbaarheidsstudie niet gemaakt is. Ik ben het eens met het voorstel van de sp.a om bij de volgende regeling der werkzaamheden eens te bekijken hoe we een antwoord kunnen krijgen op die vragen.

Het is jammer dat de heer Van der Maelen weg is, want ik wou hem nog eens persoonlijk aanspreken. Collega's, ik heb altijd de indruk dat we hier niet alleen in een commissie zitten over de vervanging van de F-16, maar ook in een commissie over de F-35. Voor mij is die F-35 hier in deze commissie helemaal niet aan de orde. Het gaat hier over de informatie die wij in het kader van de F-16 van Lockheed Martin hebben gekregen. Daarover gaan deze hoorzittingen. Die F-35 is een heel ander dossier. Daar loopt een RfGP voor.

Mevrouw de voorzitter, ik vind dus niet dat we hier in deze commissie over de F-35 moeten praten.

01.64 Alain Top (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ten eerste, de heer Van der Maelen heeft als eerste namens onze fractie gesproken. Ik heb echter nog opmerkingen bij twee punten.

Mijn eerste opmerking gaat over de vragen die ik aan generaal Van de Voorde heb gesteld of over de opmerkingen die ik ter zake heb gemaakt.

Ik sluit mij aan bij de collega's die stellen dat er nog vraagtekens rond de kwestie zijn. Er zijn inhoudelijke vraagtekens, maar daarnaast rijst ook de vraag wie het heeft geschreven, wat de achtergrond ervan is, waardoor het ondersteund is en waarom bepaalde studies niet zijn uitgevoerd op het moment waarop zij moesten worden gedaan. Die vragen moeten nog worden beantwoord.

Ten tweede, iets wat mij meer verontrust, is het volgende punt. Ik kijk daarbij naar de heren generaals Vansina en Roelandts. Het gaat over de vraag die ik heb gesteld over het meten van de belasting op de vliegtuigen.

Ik heb aangegeven dat er al een toestel fysiek in is opgenomen. Ik heb ook aangegeven dat er software is, niet van Lockheed Martin, maar Lockheed Martin heeft ter zake zijn normen opgelegd opdat het bruikbaar is tot op het hoogste niveau. Tot op heden werkt een en ander echter niet. Ik zou in eerste instantie in mijn plaats maar ook in jullie plaats ongerust zijn. In uw antwoorden hebt u het eigenlijk zelf al aangegeven. Het is immers al in 2017 besteld, maar het werkt nog altijd niet. Vorige week heeft onder andere kolonel Gates van de US Air Force opgemerkt dat er een bepaalde historiek moet zijn, wat door de mensen van Lockheed Martin is bevestigd. Ze is nodig om de toekomstige EFH of *equivalent flying hours* te kunnen voorspellen en na te gaan wat een en ander in werkelijkheid zou kunnen betekenen. De nota's van Lockheed Martin gaven voorheen aan dat het onder 1 was, waardoor men boven de 8 000 vlieguren zou kunnen gaan. Nu en vorige week hebben sprekers aangehaald dat door bepaalde vluchten en bepaalde oefeningen net het omgekeerde kan worden bereikt. Dat is zowel vorige week als deze week gemeld. Generaal Vansina, u hebt dat verklaard. Na de missies, waarbij de druk op de vliegtuigen minder dan 1 is, zouden zij nu omgekeerd door oefeningen boven de 1 kunnen uitkomen. Terwijl voorheen de voorspelling was dat eventueel boven de 8 000 uren zou kunnen worden gevlogen, wordt dat nu in twijfel getrokken.

Ten tweede, collega Yüksel heeft u gevraagd of er nog andere manieren zijn waarop u de vermoeidheidsdata kunt controleren. U hebt daarop aangegeven dat bijvoorbeeld de inschrijving van de vluchtgegevens door de piloten daartoe kan dienen. Maar, zo zegt u, soms wordt de zwaarste belasting niet aangegeven omdat zij slechts een klein deeltje van de totale vlucht uitmaakt. De belasting is dan in een aantal minuten hoger dan in een uur of anderhalf uur. Ik zou, mocht ik u zijn, ofwel toch beginnen te twifelen en mij zorgen beginnen te maken omdat die software nog altijd niet werkt. De piloten, en u, als hoofd van de

luchtmacht, vliegen eigenlijk in een grijze zone als u voor de toekomst de voorspelling niet kunt maken wat de effectieve belasting is. Uiteraard zijn er ook onderhoudswerkzaamheden en verschillende controles enzovoort. Dat is terecht. Maar ik zou mij in uw plaats zorgen maken omdat die software nog altijd niet werkt. Als dat niet het geval zou zijn en alles toch goed zou zijn, zou ik mij afvragen waarom sommige mensen de redenering achter het opstellen van de vergelijking met de *equivalent flying hours* in twijfel trekken.

Ik heb nog één vraag voor u.

Op de dagorde van vandaag stond nog iemand uitgenodigd, generaal Van Caelenberge. Ik weet niet of die verontschuldigd is?

De **voorzitter**: Hij heeft zich laten verontschuldigen.

01.65 Georges Dallemagne (cdH): Madame la présidente, je retiens une information capitale: un nouveau certificat de navigabilité n'est pas nécessaire – c'est vous qui l'avez indiqué, général Vansina –, si l'on reste en dessous de 8 000 heures EFH (*equivalent flying hours*).

Cette information est très importante, parce que la démonstration à laquelle s'est livrée Lockheed Martin, la semaine dernière, consistait à dire que, si l'on voulait prolonger la durée de vie, il fallait démonter tout l'avion, réaliser des tests, disposer depuis le début d'un système de traçabilité, etc. Tout cela est faux! Donc, on a gentiment joué avec différentes notions. Cette question est désormais mise de côté: il ne faut pas de nouveau certificat de navigabilité.

Reste à savoir si ces avions peuvent mis à jour à moindre coût en engrangeant une économie de 900 millions d'euros, comme l'estime le colonel Decrop, ou s'ils sont trop vieux. Je n'ai pas reçu de réponse à cette question. C'est pourquoi elle mérite une investigation approfondie et ne doit pas être balayée du revers de la main.

Je vous entends, général Vansina: vous dites que cela va coûter de plus en plus cher. Dans la note de novembre 2015, j'ai vu que 70 millions d'euros seraient nécessaires à la rénovation de ces appareils. Cependant, je lis qu'un autre pays, dont les enjeux de sécurité sont certainement aussi voire plus importants que les nôtres, Taïwan, vient de se lancer dans un énorme programme de modernisation à hauteur de 3,68 milliards de dollars, soit – au taux actuel – de 3 milliards d'euros. Si l'on divise ce chiffre par 144, soit le nombre d'avions, cela fait 20 millions par appareil. C'est le chiffre exact cité par le colonel Decrop la semaine dernière. Avec ce programme, ils se situeront au meilleur niveau international, notamment en termes d'équipement radar et de capacité de défense face aux avions russes ou chinois (car ce sont plutôt ces derniers qui les inquiètent). Bref, c'est le meilleur standard, qui équiperait les F-35, l'Eurofighter ou le Rafale.

On nous rétorque que ce ne sont pas exactement les mêmes avions. Comme je ne reçois pas cette information directement de la Défense, j'essaie de me renseigner en consultant des sites internet. J'y lis que les F-16/Block-15 OCU, qu'on appelle Block-20, ont la capacité des *middle life update* (MLU) des avions belges. En réalité, en matière de capacité aujourd'hui, ce sont les nôtres: des F-16/Block-15 MLU.

En tout cas, c'est l'information que je parviens à glaner. Elle n'est peut-être pas tout à fait exacte, mais il est assez désagréable, pour un parlementaire de devoir aller lui-même à la pêche aux informations sur les questions techniques. Chaque fois, on nous fait changer de terrain de jeu. On nous dit que ce ne sont pas du tout des F-16/Block-15 qui sont modernisés, mais en fait si! On nous dit qu'il faudrait un nouveau certificat de navigabilité, mais non! Peut-être qu'on se trompe, mais on ne nous donne pas tout à fait l'information qui permettrait de nous orienter. Sur un dossier aussi important, ce n'est pas très agréable.

À nouveau, je réclame une étude sérieuse. Je n'ai pas reçu de réponse. On me dit que le colonel Van Pee connaît très bien les chiffres. Je ne suis pas très impressionné par quelques chiffres lancés comme cela, sans notes, à une heure tardive de la soirée sans qu'aucun document ne nous ait été transmis. Quand j'interroge le colonel Van Pee sur le fait qu'il n'a pas intégré dans sa démonstration le coût d'acquisition des F-35, il l'admet. Il veut démontrer qu'acheter des avions ne va pas coûter moins cher, mais n'intègre pas les 4 milliards de l'acquisition. On est de nouveau dans de grandes approximations.

Je serais convaincu si je n'avais pas l'impression que certains sont systématiquement disqualifiés, parce qu'ils n'entrent pas dans la pensée unique tandis que d'autres sont systématiquement louangés parce que, quels que soient les arguments avancés, ils entrent dans cette démonstration qu'on veut à toute force nous

imposer.

Je suis aussi surpris, général Van de Voorde, que vous ne soyez pas informé de toutes ces questions. Je veux bien vous croire, mais c'est un peu préoccupant. C'est un dossier majeur. Est-il normal que certains officiers au sein de la Force aérienne soient un peu en roue libre et puissent décider de ce qu'ils cachent ou de ce qu'ils montrent, des arguments à mettre en avant et ceux qu'il faut dissimuler. Au-delà de ce dossier-ci, j'entends qu'une série de personnes n'étaient pas informées au niveau du cabinet. Soit, mais ce qui m'inquiète encore plus, c'est que ce ne semble pas être un sujet de préoccupation. En sera-t-il ainsi pour tous les dossiers à l'avenir? Le cabinet et le ministre vont-ils nous dire qu'ils ne sont au courant de rien et que ce n'est pas grave? Ou bien des décisions seront-elles prises pour que, dorénavant, les décisions de nature politique – le colonel Letten lui-même le disait – soient renvoyées au niveau adéquat?

Général Vansina, je vous remercie pour ces explications très éclairantes sur le dossier. En même temps, si nous les avons obtenues, il y a deux ou trois ans, cela aurait été plus avisé que de les recevoir aujourd'hui dans des conditions qui ne sont pas toujours très adéquates.

Il est vrai que votre intervention auprès de Lockheed Martin est quelque peu particulière. Vous dites ne pas être fâché et je constate aujourd'hui que vous faites montre d'un tempérament plutôt serein. Mais, quand-même! En gros, vous leur dites que vous travaillez sur deux scénarii différents. Je vous rappelle qu'une décision politique a déjà été prise: c'est exactement ce que j'ai noté de votre intervention. Justement! Il serait intéressant que le niveau politique sache qu'il y a deux scénarii, qu'il y a peut-être une alternative et qu'il y a peut-être un moyen de faire économiser au Trésor belge 900 millions d'euros tout en ayant des capacités d'intervention meilleures... Ou peut-être pas! À nouveau, je reste prudent.

En tout cas, j'estime que vous intervenez dans un dossier qui n'est pas le vôtre. Vous donnez d'abord du crédit à ces études, puisque vous dites que vous intervenez. Donc, vous donnez du crédit. Cette information est également intéressante pour nous. On nous a dit par la suite que nous avons mal interprété, mais visiblement, votre interprétation est identique à la nôtre: la possibilité existe peut-être d'étendre la durée de vie des avions. Vous donnez donc de la crédibilité à ces scénarii, mais vous intervenez pour dire: "Écoutez, désolé, mais une décision a déjà été prise et je vous prie de ne pas interférer avec ces décisions à travers des scénarii qui pourraient faire en sorte que le niveau politique revienne sur sa décision". Cette intervention, pour moi, pose question par rapport à son opportunité.

Dernière question supplémentaire, car il est désagréable d'entendre systématiquement taper sur la tête du colonel Decrop en disant qu'il aurait dû s'adresser à sa hiérarchie. D'abord, il s'est adressé à elle d'après ce que certains ont affirmé, mais cela ne devait-il pas aussi être le cas du colonel Letten, qui n'a jamais contacté sa hiérarchie, contrairement au colonel Decrop qui, lui, a contacté le colonel Letten? Visiblement, cela ne s'est pas bien passé. On lui a dit: "Tu caches tout cela". N'est-ce pas au colonel Letten qu'il faudrait adresser ce genre de remarque? C'est pour le moins curieux! On ne lui reproche absolument pas d'avoir contacté l'amiral Dupont, mais bien d'avoir contacté d'autres officiers supérieurs dans d'autres départements qui étaient peut-être moins directement concernés.

Enfin, comme vous l'avez dit, général Vansina, quand vous rencontrez le colonel Van Pee, dans les couloirs, vous lui demandez des informations, ce que l'on peut imaginer. Encore que, pour ce qui me concerne, quand un collègue sort d'une réunion de commission à huis clos, soucieux de respecter ce huis clos, je ne me précipite pas sur lui pour lui demander ce qui s'y est dit. Mais admettons!

Ce qui ressort en termes de climat général, c'est que c'est une grande famille. Tant mieux! Mais l'ACCaP, la division Ressources matérielles, votre département de la Force aérienne belge, Lockheed Martin se connaissent depuis longtemps. Ils échangent depuis longtemps leur point de vue à ce sujet. On est entre soi.

Selon moi, c'est probablement ce qui pose problème dans la gestion de ce dossier. En effet, il est évidemment difficile, quand on a ce genre d'expérience, quand on a ce genre de contacts, quand on a ce genre de réseaux, quand on a cette familiarité, de prendre de la distance par rapport à un dossier comme celui-là et de s'interroger sur la question de savoir comment vérifier le plus objectivement possible quel serait le meilleur avion, étant donné les enjeux stratégiques et de sécurité de Belgique. Comme réfléchir à cette question en prenant de la distance? Il ne s'agit pas ici d'une critique, mais d'une observation qui devrait nous inspirer, pour l'avenir, sur la manière dont on gère ce genre de question, surtout au regard du fait que le politique ne fait visiblement pas partie de cette famille. Il est maintenu sur le côté, qu'il s'agisse du cabinet du

ministre ou du Parlement.

01.66 Richard Miller (MR): Madame la présidente, messieurs, je tiens, tout d'abord, à vous présenter mes excuses pour mon absence, mais des réunions préparatoires sont organisées en même temps que la séance plénière. Mais mon collaborateur était présent. Il m'a dit que vous aviez répondu à nombre de questions que je vous ai posées, ce dont je vous remercie.

Cela dit, je voudrais, tout d'abord, faire une toute petite remarque à l'attention de notre estimé collègue M. Hellings qui a prétendu que nous essayions de reprocher à ceux qui veulent la transparence de mettre en danger la vie des pilotes. Ce n'est pas du tout le cas. Nous avons une analyse différente quant à la possibilité de prolongation. Mais concernant la transparence, il n'y a pas de reproche de notre part. Nous n'avons, d'ailleurs, pas l'autorité pour le faire.

La question s'inscrit également dans ce qui vient d'être dit. J'aurais voulu connaître votre évaluation de la situation de nos F-16 qui seront prolongés jusqu'en 2030 par rapport à l'évolution de la capacité de nos adversaires, voire de nos ennemis. Vous avez évoqué les pays baltes. C'est quand même une mission extrêmement importante avec des avions russes "de plus en plus envahissants". Vous avez aussi évoqué la crise syrienne. Un F-16 a été abattu par la défense aérienne syrienne.

Ma question est de savoir comment vous évaluez l'évolution du potentiel de l'ennemi ou adversaire.

Une autre question à laquelle vous n'auriez peut-être pas répondu est celle relative à l'affirmation de M. Decrop disant que passer de 54 à 34 appareils constitue une réduction importante du potentiel et cela a des effets sur les effectifs. Mais cela a-t-il une influence sur la capacité de notre Force aérienne.

01.67 Julie Fernandez Fernandez (PS): Madame la présidente, je ne comptais pas intervenir, car j'ai dû, vu l'organisation de la journée, siéger deux à trois fois en commission de l'Intérieur et n'ai pas eu connaissance de la totalité de vos réponses, même si mes collaborateurs et mon collègue Stéphane Crusnière m'ont fait rapport. Néanmoins, je ne peux rester muette, car j'ai un sentiment bizarre qui augmente au fur et à mesure des auditions.

Je rappelle d'abord qu'il est question d'un marché de plus de 15 milliards d'euros sur plusieurs dizaines d'années, certes. Mon premier sentiment est que la gestion de ce dossier est faite avec légèreté et ce, à différents niveaux et non pas uniquement dans votre chef, messieurs. Ce sentiment est grandissant depuis la semaine dernière, car si je pense qu'il y a bien un domaine pour lequel il ne faut nous inquiéter en Belgique en matière de Défense, c'est l'enfumage et le brouillage des pistes.

J'ai l'impression que, plus on avance, plus on pose des questions et plus on reçoit de réponses, moins c'est clair!

D'abord, par rapport à la période antérieure à 2015 c'est-à-dire, selon moi, la genèse du dossier: il me semble n'avoir reçu aucune réponse, à l'heure actuelle, certifiant que toutes les options avaient été étudiées avant de développer la Vision stratégique et de prendre la décision de remplacer les F-16, et cela de la part d'aucun d'entre vous, ni de vos prédécesseurs.

Même les réponses du ministre, avant les auditions, ne me procurent pas la certitude que toutes les options ont été étudiées et présentées au ministre de façon chiffrée et motivée, qu'il s'agisse de la prolongation, de l'achat d'avions d'occasion, etc. J'ai sincèrement l'impression que mes collègues partagent mes doutes.

Ensuite, après 2015, Lockheed Martin apporte des informations différentes en fonction du moment et de son interlocuteur. Ainsi, la semaine dernière encore, cette compagnie nous a expliqué que la prolongation était impossible. Étant arrivée au moment de l'intervention, j'ai compris que c'était quand même peut-être possible. Ce n'est pas clair. Quelle confiance accorder à quelqu'un qui ne se montre pas constant dans les informations qu'il nous donne? Il est inutile que, dans les rangs du MR, on me réponde qu'il ne s'agit pas des mêmes avions. Je l'ai bien compris. Cela étant, j'ai entendu que des appareils ressemblant très fort aux nôtres vont être maintenus dans d'autres pays.

Le traitement de l'information m'inquiète en particulier. Des rapports nous parviennent. Le ministre nous explique qu'il n'a pas reçu d'informations, tandis que la Défense déclare les avoir obtenues, mais qu'elle ne les a pas transmises parce que l'option politique empêchait qu'elles soient communiquées. Ensuite, on

désigne le colonel Decrop au motif qu'il n'a pas suivi la voie hiérarchique. Je peux entendre qu'on l'ait sanctionné pour cette raison. En revanche, je ne peux pas entendre qu'il n'ait pas transmis l'info, puisque vous affirmez qu'il l'a fait, mais pas par la bonne voie. Il faudrait se mettre d'accord. Tout cela participe d'un enfumage, de sorte que personne n'est reconnu responsable et qu'on ignore encore et toujours quelle est l'option la plus adéquate. Je le regrette sincèrement. J'avais exprimé cette crainte au début des auditions. Elle ne fait que croître.

Vous êtes les rois du brouillage de piste, mais je vais m'inclure dans le lot, puisque je suis aussi membre de ce Parlement. Aucune responsabilité ne sera dégagée: ce sera tout le monde et personne. Pour finir, je n'ai toujours aucune certitude quant à savoir s'il faut ou non remplacer nos avions de chasse.

01.68 Michel Ocula: Madame Fernandez Fernandez, une petite précision préalable: je ne suis pas un roi! Je travaille pour le Roi, mais je n'en suis pas un, là vous vous trompez.

Mijnheer De Vriendt, ik begin met uw vraag over de e-mail van 10 mei en het gepraat erover binnen de Defensiestaf.

Ik wil het nog eens herhalen, ik heb het ook gezegd aan de externe audit. Ik kreeg dat binnen in cc. Ik zag het 's anderendaags of een dag later, ik weet het niet. Ik heb toen voorgesteld aan kolonel Letten om dat te bespreken in de aanloop naar het Steering Committee F-16 van eind mei. Dat is ook gebeurd. Er is daar op dat Steering Committee geen woord over gezegd, kolonel Mariën kan het bevestigen. Voor mij was dat dus echt niet belangrijk en daarmee was het voor mij afgesloten.

De heer Van der Maelen sprak over prijzen per vlieguur van allerlei soorten vliegtuigen. Ik zou daarmee toch wel heel voorzichtig zijn, vanuit mijn ervaring. In 2006 of 2007 heb ik allerlei berekeningen moeten maken voor iemand met betrekking tot de kostprijs van een uur F-16 en de kostprijs van een uur B-Hunter. Die persoon kon niet geloven dat een uur B-Hunter duurder is dan een uur F-16. Ik heb personeel, onderhoudscontracten en investeringen moeten meetellen. Elke keer kostte een uur F-16 minder dan een uur B-Hunter. Dat is ook logisch, een F-16 vliegt meer, een B-Hunter vliegt weinig. Men moet dus goed bekijken wat men gebruikt in de berekening van een vlieguur. Daarom is het belangrijk om steeds de context en het volledig plaatje te kennen in plaats van cijfers zomaar te poneren om daarover te discussiëren.

Mijnheer Yüksel, u zei dat militairen niet aan politiek mogen doen. Uiteraard, ik ga daarmee volledig akkoord. Maar ik kan mij toch niet van de indruk ontdoen dat vorige week in deze zaal kolonel Decrop een beetje aan politiek heeft gedaan. Een van de argumenten voor zijn plan B was immers dat hij wil dat er 54 vliegtuigen blijven, voor een ambitieniveau van 10, om zoveel piloten en technici te behouden. Wij plooiën ons echter naar een ambitieniveau van 6, zoals gesteld door generaal Vansina. Als er iemand aan politiek probeert te doen, is hij het misschien en zijn wij het niet.

01.69 Frederik Vansina: Ik wil eerst reageren op het commentaar van de heer Van der Maelen.

De sfeer wordt steeds gecreëerd als zou de luchtmacht enkel vijfde generatie F-35's willen. Ik heb de Area Access/Area Denial-omgeving geschetst, omdat dat een realiteit is. Die zones zijn zich aan het ontwikkelen. Ik heb de geografische gebieden aangehaald waar ze nu zijn en die zeer capabele wapensystemen prolifereren. Ze worden verkocht aan allerlei landen. Dat wil zeggen dat we in de komende jaren een toename zullen zien van die systemen: zeer capabele grond-luchtraketten S300, S400 en de familie van jachtvliegtuigen Soe-30 en Soe-35. We zullen ze steeds vaker te zien krijgen, in bepaalde landen in Noord-Afrika, in het Midden-Oosten. We zien ze nu al in Rusland en bij zijn geallieerden.

Wellicht zijn de professoren die aan de beurt komen meer onderlegd op dit vlak dan ik en zullen zij daarover hun mening kunnen geven, maar zoals ik de zaken analyseer, denk ik dat Europa meer en meer zal omgeven worden door dat soort technologisch zeer capabele systemen.

De heer Van der Maelen stelde dat enkel een vliegtuig van de vijfde generatie F-35 daar doorheen kan. Daarmee ben ik het absoluut niet eens. Er zijn twee manieren om dat soort zones aan te pakken, namelijk door een verminderde detecteerbaarheid door de vorm van het vliegtuig, of door elektronische oorlogvoering. Dat wil zeggen dat de radar van moderne vliegtuigen de capaciteit heeft om een zogenaamde *electronic attack* uit te voeren en dus een zodanig niveau van stoorenergie kan uitstralen dat alle radarsystemen die het vliegtuig observeren als het ware verblind worden door die zogenaamde ruis. Zeggen dat men altijd een stealth-vliegtuig nodig heeft om in bepaalde zeer zwaar verdedigde zones, no-go zones,

actief te zijn, is niet correct. Er zijn twee manieren: *stealth by shape*, maar er is ook de *electronic attack*, met een radar die ook toelaat in dergelijke zones te opereren gedurende een bepaalde tijd.

Wat de e-mail van de heer Vanschoenwinkel betreft, wil ik eerst iets verduidelijken.

De heer Vanschoenwinkel is een oud-collega, niet een oud-medewerker. U moet aan hem vragen waarom hij mij die e-mail gestuurd heeft. Ik kan er ook niet aan doen dat men mij e-mails stuurt. Zoals ik al aangaf in mijn introductie, ben ik, of ik dat nu wil of niet, het gezicht van de luchtmacht, van de Luchtcomponent in binnen- en buitenland. Ik krijg dus allerlei zaken in mijn mailbox. Allerlei mensen menen dat ze mij hun mening moeten geven. Dat gaat over de vervanging van de F-16, dat gaat over onze operaties. In dit geval was het over een parlementaire vraag. Dat gaat over allerlei zaken. Ik behandel die meningen zoals ik meen die te moeten behandelen. In dit geval heb ik die doorgestuurd naar diegene van wie ik dacht dat hij die parlementaire vraag zou beantwoorden. Ik heb mij inderdaad vergist, want het is eigenlijk DG MR dat op dat soort vragen antwoordt, niet het ACCaP-team.

Ik krijg om de paar minuten een mail binnen en ik ben daar waarschijnlijk wat kort door de bocht gegaan door dat naar kolonel Van Pee te sturen. Ik had het eigenlijk naar de mensen van DG MR moeten sturen. Zoals ik al zei, is er dikwijls weinig tijd en is de werkdruk hoog. Net zoals *as guidance*, ter info, had ik hier de *destinataire* beter kunnen kiezen.

Met betrekking tot wat de heer Van der Maelen zegt over de besparingen, daar begint natuurlijk weer een interpretatie van de getallen. De analyse van de offertes is nu aan de gang. Die wordt door specialisten gedaan. Ik ben er zeker van dat daar de juiste getallen geanalyseerd zullen worden en dat dan het rapport met de volledige conclusies van al die deskundigen naar de minister en de regering zal gaan. Iedereen goochelt met getallen, maar uiteindelijk hebben de constructeurs bij hun *best and final offers* getallen naar voren gebracht. Het team dat daarmee bezig is zal die kunnen interpreteren.

Mijnheer De Vriendt, de tijdlijn rond mijn contacten met Lockheed Martin in 2016 heb ik uiteengezet. Ik ga dat niet herhalen.

Waarom heb ik contact opgenomen? Uiteindelijk zijn wij klant. De operationele kant van de luchtmacht is daar klant. Ik wil omwille van de veiligheid van de piloten en de technici waarvoor ik verantwoordelijk ben wel weten hoe het zit met de technische gezondheid van al onze vliegtuigen. We hebben het hier natuurlijk over de F-16. Ik kan u verzekeren dat ik van even nabij betrokken ben bij de evolutie van de A400 die er aankomt, of de NH90. Voor elk vliegtuig wens ik op de hoogte gehouden te worden van de technische toestand en de intenties van de constructeur in verband met dat vliegtuig. Dat interesseert mij, als een constructeur van plan is om vliegtuigen langer of minder lang te bouwen of voor andere landen enzovoort. Daarmee bouw ik een beeld op en kunnen wij de materieelbeheerders een operationeel advies geven.

Gewoon voor de juistheid, Lockheed was op dat moment niet een levensduurverlenging aan het vooruitduwen, zoals u stelt. Dat is niet correct. Ik werd geïnformeerd over studies rond de levensduur en ik wou gewoon weten hoe de vork in de steel zat.

01.70 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): Kunt u mij verklaren waarom u op dat moment zelf wel dacht te reageren?

Dat is immers informatie die de regeringsbeslissing verstoorde. Daarmee bent u het eens. Het was een aanbod om langer met onze F-16's in de lucht te blijven dan oorspronkelijk voorzien. U neemt uw telefoon en u neemt contact op met Lockheed Martin zelf.

Waarom neemt u in de twee andere gevallen waarbij u over dit dossier een bericht krijgt, hetzij van de huidige fractiemedewerker van de N-VA, hetzij van Lockheed Martin opnieuw in mei 2017 met de *force structure projection* voor de Belgische vloot, niet zelf contact op en onderneemt u niet zelf een actie, maar op dat moment wel?

01.71 Frederik Vansina: Wij zitten in een volledig andere fase. In het voorjaar van 2016 zijn wij – ik denk dat kolonel Van Pee het verleden week heeft beschreven – in een prospectiefase. Wij proberen ons op dat moment allemaal, elk in ons domein, een juist beeld te vormen van de vervanging van de F-16: waar gaan wij naartoe, wat zijn de kandidaten, wat kunnen zij? Er is inderdaad dat contact met Lockheed, maar ik heb evengoed contacten met mijn buitenlandse collega's, met academici, met alle stakeholders in verband met

de zaak. In het geval van Lockheed – maar er zijn ook contacten geweest met andere constructeurs – wou ik vooral voor mijzelf duidelijk weten wat juist hun bedoeling was. Ik wou dat voor mijzelf weten om mijn eigen beeld te kunnen opmaken. Dat vond ik belangrijk, want, eens te meer, wij zijn de eindgebruiker.

Daarmee beantwoord ik ook uw follow-onvraag.

In verband met de risico-inschattingen, wij opereren boven de Baltische staten. De bedoeling is natuurlijk dat alles daar goed verloopt. Het zijn jonge mensen, zowel in onze cockpits als in de cockpits van de Russische vliegtuigen, en de bedoeling is natuurlijk niet om daar incidenten uit te lokken of überhaupt incidenten te hebben of een nieuw conflict te starten. Onze F-16 is capabel om daar te opereren zolang alles gedisciplineerd gebeurt en er geen verrassingen zijn.

De dag dat er daar vier Soechoj-35's komen met slechte bedoelingen, onze F-16's identificeren en er een luchtgevecht volgt, dan ben ik absoluut niet overtuigd dat onze F-16's dat zullen winnen, integendeel. Onze vliegtuigen worden overklast op alle domeinen door dat type. Dat is natuurlijk niet de bedoeling en ik neem aan dat het ook niet de bedoeling is van de tegenstrever, de Russen, op dat moment. Zij willen een aantal geostrategische belangen daar onderlijnen. We intercepteren hen. Dat gebeurt professioneel.

Ik kom tot het statement over het ambitieniveau.

Ik heb niet gezegd dat wij tegen de Russen zouden willen vechten. Dat zijn woorden die u mij in de mond legt. Dat is absoluut niet zo. Het ambitieniveau wordt bepaald door de politieke overheid. Als de politieke overheid beslist dat de Belgische luchtmacht alleen nog het luchtruim boven België zal beveiligen, dan is dat zo. Geen enkel probleem.

01.72 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): Ik heb niet gezegd dat u dat hebt gezegd, maar u zet onze F-16's af tegen die hoogwaardige Russische toestellen. Die vergelijking komt van niemand aan deze kant van de zaal. U hebt die gemaakt. U hebt de beide toestellen tegen elkaar afgezet. Dat is uw doelbewuste keuze om onze F-16's te vergelijken met een dergelijk toestel.

Wat de operatie boven de Baltics betreft, u hebt de indruk gewekt dat zulke operaties voor onze F-16's, in de staat waarin ze zich bevinden, bij een dergelijke dreiging niet evident zijn. U hebt wel het advies gegeven dat de operatie zou kunnen doorgaan, wel wetende dat er een dreiging is. De *air policing* boven de Baltics is niet zonder risico. Onze F-16's kunnen dat op dit moment blijkbaar aan. Dat is belangrijk om mee te nemen, zeker omdat de upgrade, beslist in 2017, nog altijd loopt en nog niet gefinaliseerd is. Onze F-16's zullen in de komende maanden en jaren moderner en beter zijn dan vandaag. Dat is toch ook een wetenschap. Dat is toch ook duidelijk.

01.73 Frederik Vansina: Dank u voor die verduidelijking.

Ik heb de laatste generatie Russische vliegtuigen inderdaad vermeld, want we komen die ook wel tegen. Dat is geen keuze van ons. Dat is een keuze van Rusland om die vliegtuigen daar te stationeren en te maken dat wij ze daar tegenkomen. Dat is geen wens van ons. We komen die gewoon tegen. Het is mijn beoordeling dat het vliegtuigen zijn van een veel modernere generatie. Als we er ooit iets tegen zouden moeten beginnen, zou dat een zeer moeilijke opdracht worden. Nog eens, de F-16's worden in stand gehouden met de modificaties die gepland worden, maar ook niet meer dan dat.

Mijnheer Yüksel, misschien heb ik mij niet duidelijk uitgedrukt. U zegt dat onze F-16's niet meer voldoen. Die conclusie vind ik wat kort door de bocht. Ze voldoen in bepaalde scenario's, indien wij een aantal voorzorgsmaatregelen kunnen nemen. Bijvoorbeeld, indien er morgen opnieuw een conflict is, type Afghanistan, met alleen een bedreiging van kleine kalibers, dan kunnen wij daar opnieuw opereren, indien wij daar boven kunnen blijven. Ik wil dat daarover geen misverstand bestaat.

Ik herneem de woorden van de Chef Defensie, dat de keuze van de verantwoordelijke om de *force structure projection* niet door te geven, verdedigbaar was.

Opnieuw met betrekking tot mijn contacten met het ACCaP-team, meer bepaald de leider, kolonel Van Pee. Zoals gezegd, die contacten zijn sporadisch. Een andere persoon heeft gezegd dat hij uit een vergadering kwam en dat ik hem achterna liep om informatie te krijgen. Dat is niet correct.

Quand je croise le colonel Van Pee, je le croise par hasard dans notre bâtiment qui n'est pas grand. Je lui demande alors comment se passent les choses, tout comme je pose la même question quand je croise, par hasard, le commandant du deuxième Wing de Florennes. C'est le même niveau d'interaction. Je précise encore qu'au niveau de l'ACCaP, en tant que commandant opérationnel, je n'ai aucune vue sur les offres et ne suis pas impliqué dans l'analyse.

Mijnheer Top, u stelt verschillende zeer technische vragen over de belasting en de *flying hours*. Volgens mij stelt u die het best aan de technische experts van het DG MR, want zij beheren die materie dagelijks. Ik denk dat zij vorige week in deze commissie al omstandig uitleg hebben gegeven.

Ik heb willen meegeven, vermits wij nu in een trainingsmodus zijn, dat de vliegtuigen nu veel harder belast worden. De projectie van de vermoeidheid zal in de toekomst daardoor allicht meer opschuiven in de richting van het theoretisch model. De marge, die op zes jaar gesteld werd, zal allicht verkleinen.

Monsieur Dallemagne, vous reparlez des F-16 taïwanais avec des chiffres. De nouveau, je réitère ce que j'ai dit et ce que le général Ocula a dit aussi: il est très, très dangereux de comparer des avions. Certains avions ont eu certaines modifications, qu'elles soient structurelles ou opérationnelles; d'autres peuvent être quasi identiques mais pas tout à fait identiques. De nouveau, il s'agit d'une matière que des spécialistes gèrent au sein de la DG MR et c'est aussi, je crois, une question qui pourrait être posée, en passant par eux, à Lockheed afin de savoir exactement, dans le cas des F-16 taïwanais, ce qui a été fait pour les maintenir en condition opérationnelle.

Monsieur Miller, j'ai répondu aux questions et j'ai retracé – je crois que vous étiez absent à ce moment-là –, un petit peu l'historique de l'engagement du F-16, et je ne vais pas le répéter si vous le permettez, à partir de la guerre aérienne au-dessus du Kosovo, ensuite l'Afghanistan, la Libye et les opérations à partir du Moyen-Orient. Ce que j'ai voulu souligner, c'est que je suis d'accord avec l'étude de l'US Air Force, mise à disposition à côté des deux audits, qui dit que les F-16 sont encore tout à fait capables de faire la police aérienne du ciel belge ou du Benelux. Mais dès qu'on monte au-dessus de cela comme niveau d'ambition, il faut vraiment des mesures pour assurer la sécurité de nos pilotes. Si la menace est de petit calibre, on peut être au-dessus, mais si on est appelé à opérer tout près de, voire un rien dans ces *no go zones*, appelons-les comme ça, l'équipement de nos F-16 ne suffit plus du tout. Il faut se doter de nouveaux avions qui ont de nouvelles performances, notamment dans le radar et cette capacité d'attaque électronique pour permettre à nos pilotes d'exécuter leurs missions de façon tout à fait correcte.

Je veux souligner aussi que l'adversaire – prenons les Russes – ne chôme pas! Nous avons vu par exemple la Force aérienne russe pendant le conflit au-dessus de la Georgie en 2008 où ils utilisaient des chasseurs comme le Soukhoi-27 à basse vitesse et à basse altitude comme moyen d'observation. Je peux vous assurer qu'ils ont bien tiré les leçons de l'emploi de l'arme aérienne par l'Ouest et qu'ils ont fait d'énormes progrès. Ils sont tout aussi capables que nous au point de vue de l'opérateur. Ils sont dotés de systèmes dernier cri qui valent tout ce que nous fabriquons à l'Ouest.

Au sujet du commentaire sur le niveau d'ambition qui était descendu, passant de 54 à 34 avions, c'est une décision politique d'acheter 34 avions. Je ne ferai pas de commentaire à ce sujet mais il est clair qu'avec 54 avions, il y a moyen d'en garder dix en permanence à l'étranger dans des opérations et de faire la police du ciel national.

Si on en a 34, ces dix avions à l'étranger ne seront plus que six, puisque même si ce sont des avions plus performants, il y aura quand même une réduction drastique du nombre, ce qui permettra de maintenir six avions à l'étranger en permanence et non plus dix.

01.74 Luc Roelandts: Ik wil kort reageren op de behandeling van de e-mail, zonder in herhaling te vallen.

Ik wil twee elementen benadrukken.

Ik heb gezegd dat men de mail van 10 mei niet op zich mag beschouwen maar samen moet bekijken met de mail van 19 mei. Die twee mails samen zijn zonder onderwerp en vormen dus voor mij sowieso geen aanleiding om iets naar een hoger niveau te sturen.

De strikte functiescheiding heeft haar redenen. Ik draag "toevallig" wel het blauwe uniform, maar ik behandel wel de contracten voor alle kleuren en voor alle componenten. Ik heb me dus te houden aan die

functiescheiding, voor iedereen op dezelfde manier. Die functiescheiding dient ervoor om problemen zoals we die gekend hebben in het verleden te vermijden. Dat is heel belangrijk. Dat beantwoordt ook de vraag van de EGI, die ook weer vraagt om buiten mijn functiescheiding te treden. Dat zal ik echter niet doen. Dat is heel gevaarlijk. Daar mogen we niet aan toegeven.

01.75 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): Dat is heel gevaarlijk, zegt u. Zo noemt u een mogelijke reactie van u tussen 10 mei en 19 mei. U zegt dat er op 19 mei een tweede, meer genuanceerde mail volgde.

Ik heb u gevraagd of u iets gedaan hebt tussen 10 mei en 19 mei? Het antwoord is neen. U kon op 10 mei of 11 mei niet weten dat de mail van 19 mei zou volgen. U had in feite negen dagen de tijd om iets te doen met de informatie die u bereikt had. U hebt dat niet gedaan.

U zegt dat het overschrijden van de functiebevoegdheid heel gevaarlijk is binnen Defensie. Ik vind het een probleem dat u, als belangrijk persoon binnen Defensie, als generaal-majoor, dat als heel gevaarlijk beschouwt. Ik vind dat een generaal-majoor een verantwoordelijkheid heeft ten opzichte van Defensie in haar globaliteit. Ik doe verder geen uitspraken. Ik zeg dat met alle respect, maar ik vind dat een generaal-majoor het niet als gevaarlijk moet beschouwen om iets te doen met gevoelige informatie die hem bereikt.

01.76 Luc Roelandts: Mijn laatste opmerking ging over de functiescheiding in het algemeen. Men mag technische issues en de behoeftebepaling niet mengen met het contractuele aspect. Daarover ging mijn opmerking.

U doet me in herhaling vallen, maar ik heb u gezegd dat ik wel degelijk na de mail van 10 mei wist dat dit nog niet intern besproken was en dat ik moest wachten. Dat heb ik daarstraks duidelijk gezegd.

Ik wil heel duidelijk zeggen: de functiescheiding is er om bepaalde redenen. De geschiedenis bewijst het. Als men de behoeftebepaling en het technisch aspect in dezelfde handen geeft als die van diegene die het contract moet voorbereiden en uitvoeren, komt men tot heel andere problemen. Dat is het enige wat ik wou toelichten.

01.77 Claude Van de Voorde: Eigenlijk kan ik alleen herhalen welke werkwijze mij opgelegd is, met de gevolgen van dien, dat ik niet betrokken was bij dit dossier.

Quant aux questions sur l'avenir du fonctionnement du cabinet, j'estime qu'elles doivent être posées au ministre. Je ne suis plus membre du cabinet.

Het kan misschien nuttig zijn om die vraag nog een keer te stellen aan de minister die die beslissing genomen heeft.

De **voorzitter**: Dank u wel, generaal.

Kolonel Mariën, wenst u nog iets toe te voegen?

01.78 Geert Mariën: Neen, dank u, mevrouw, ik heb niets toe te voegen.

De **voorzitter**: Mjnheer Top, u heeft nog een vraag. Mag ik u vragen om het kort te houden? Ook het Rekenhof is intussen gearriveerd.

01.79 Alain Top (sp.a): U brengt het Rekenhof ter sprake, maar het zou beter geweest zijn als het Rekenhof al bij deze zaak betrokken was. Dat mag namelijk wel. Het is de wetgevende macht die het Rekenhof de opdracht kan geven om daarin bij te treden.

De **voorzitter**: Mijnheer Top, dat kan u straks vragen.

01.80 Alain Top (sp.a): Waarom zeg ik dat? Ik zeg dat omdat de heer Ocula de vergelijking gemaakt tussen een drone en een F-16 bij de berekening van de kostprijs. Ik wil erop wijzen dat de cijfers die ik vorige week heb aangehaald en mijn collega vanmiddag, gevalideerde kostprijzen zijn. Het gaat om vlieguurprijzen, voor alle duidelijkheid. Het gaat over de F-16, en ik stel me meer en meer de vraag of sommige zaken wel gevalideerd zijn. De kostprijs werd door de minister toegelicht als antwoord op een mondelinge vraag van de heer Van der Maelen. Het gaat dus om een correcte kostprijs. Dat moet ik

vaststellen. Ik maak geen vergelijkingen op basis van cijfers die ik willekeurig van het internet heb gehaald.

Ten tweede, de kostprijs van de F-35 is naar mijn aanvoelen ook een gevalideerde kostprijs per volledig vlieg uur. Dat is gecontroleerd en opgevolgd in een land waar de Rekenkamer wel werd betrokken bij de werkzaamheden, namelijk in Nederland.

Mijn vraag aan de volgende sprekers zal zijn of het Rekenhof geen meerwaarde kan betekenen, als men cijfers gaat vergelijken.

Generaal Vansina, u probeert mijn collega woorden in de mond te leggen die hij niet heeft uitgesproken. Hij heeft niet gezegd dat het enkel een toestel van de vijfde generatie is dat kan opereren. Hij heeft het omgekeerde willen aantonen door aan te geven dat in de interventies van twee weken geleden in Syrië Amerikaanse F-16's uitgerust waren met een *joint air to surface stand-off missile with extended range*, die net die beruchte, volgens u beroemde, S300 en S400 luchtafweer van de Russen en de Area Access/Area Denial omzeilen. Dat heeft u juist aangetoond, dat die F-16 daarmee kan worden uitgerust. U probeert mijn collega woorden in de mond te leggen die niet kloppen.

Als er dan toch iemand woorden in de mond worden gelegd, wil ik citeren uit *De Standaard* van eind december 2017. U hebt aangegeven dat enkel de F-35 de onzichtbaarheid op de radar biedt: "Eenvoudig, met stealth heeft de piloot meer kans om terug te komen. Minder zichtbaar te zijn is een onmisbaar voordeel. Dat kan door de vorm van het toestel" – stealth, zoals u aangegeven heeft – "of door elektronische stoorzenders." Wie heeft dan de vijfde generatie in de mond genomen? Niet mijn collega, voor alle duidelijkheid.

Een laatste vraag aan generaal Van de Voorde.

Ik heb begrepen dat u niet de pen hebt vastgehouden noch goedkeuring heeft verleend aan de nota van het IKW van november 2015. Ik veronderstel dat als de nota naar de werkgroep gaat, die gevalideerd wordt. Door wie is die dan wel gevalideerd?

De **voorzitter**: Heren, wenst iemand hier nog iets aan toe te voegen? *(Nee)*

Dan wil ik u danken om op vrijwillige basis hierheen te zijn gekomen en uitvoerig te hebben geantwoord op alle vragen.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.30 uur.
La réunion publique de commission est levée à 15.30 heures.*