

**VOORLOPIGE VERSIE**

NIET CITEREN ZONDER BRONVERMELDING
De definitieve versie bevat ook het tweetalige
beknopt verslag. De bijlagen zijn in een aparte
brochure opgenomen.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

VERSION PROVISoire

NE PAS CITER SANS MENTIONNER LA SOURCE
La version définitive comprend aussi le compte
rendu analytique bilingue. Les annexes sont reprises
dans une brochure séparée.

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG

COMMISSIE VOOR DE LANDSVERDEDIGING

COMPTE RENDU INTÉGRAL

COMMISSION DE LA DEFENSE NATIONALE

Woensdag

25-04-2018

Namiddag

Mercredi

25-04-2018

Après-midi

*De teksten werden nog niet door de sprekers nagezien. Zij
kunnen hun correcties schriftelijk
meedelen vóór*

03-05-2018, om 16 uur

aan de Dienst Integraal Verslag.

e-mail: CRIV@dekamer.be

*Les textes n'ont pas encore été révisés par les orateurs.
Ceux-ci peuvent communiquer leurs corrections par écrit
avant le*

03-05-2018, à 16 heures

au Service du Compte rendu intégral.

e-mail: CRIV@lachambre.be

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
sp.a	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	centre démocrate Humaniste
VB	Vlaams Belang
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PTB-GO!	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture!
Vuye&Wouters	Vuye&Wouters
PP	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 54 0000/000	Parlementair stuk van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beige kleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Bestellingen :	Commandes :
Natieplein 2	Place de la Nation 2
1008 Brussel	1008 Bruxelles
Tel. : 02/ 549 81 60	Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be	www.lachambre.be
e-mail : publicaties@dekamer.be	e-mail : publications@lachambre.be

INHOUD

Dossier met betrekking tot de vervanging van de F-16 vliegtuigen van de Luchtcomponent: hoorzitting met externe experten:	1
- prof. em. Luc De Vos;	1
- prof. Alexander Mattelaer;	1
- prof. Herman Matthijs;	1
- prof. Herman Terryn. <i>Sprekers: Luc De Vos, professor emeritus, Alexander Mattelaer, professor, Herman Matthijs, professor, Herman Terryn, professor, Wouter De Vriendt, Tim Vandenput, Peter Buysrogge, Richard Miller, Alain Top, Hendrik Bogaert</i>	1
Dossier met betrekking tot de vervanging van de F-16 vliegtuigen van de Luchtcomponent: hoorzitting met interne experten:	25
- de heer Eddy Van Der Meersch, inspecteur-generaal van Financiën;	25
- de heer Jozef Beckers, raadsheer in het Rekenhof. <i>Sprekers: Eddy Van der Meersch, inspecteur-generaal van Financiën, Jozef Beckers, raadsheer bij het Rekenhof, Peter Buysrogge, Alain Top, Hendrik Bogaert, Tim Vandenput, Richard Miller</i>	25

SOMMAIRE

Dossier concernant le remplacement des avions F-16 de la Composante Air: audition d'experts externes:	1
- le professeur ém. Luc De Vos;	1
- le professeur Alexander Mattelaer;	1
- le professeur Herman Matthijs;	1
- le professeur Herman Terryn. <i>Orateurs: Luc De Vos, professeur émérite, Alexander Mattelaer, professeur, Herman Matthijs, professeur, Herman Terryn, professeur, Wouter De Vriendt, Tim Vandenput, Peter Buysrogge, Richard Miller, Alain Top, Hendrik Bogaert</i>	1
Dossier concernant le remplacement des avions F-16 de la Composante Air: audition d'experts internes:	25
- M. Eddy Van Der Meersch, inspecteur général des Finances;	25
- M. Jozef Beckers, conseiller de la Cour des comptes. <i>Orateurs: Eddy Van der Meersch, inspecteur général des Finances, Jozef Beckers, conseiller à la Cour des comptes, Peter Buysrogge, Alain Top, Hendrik Bogaert, Tim Vandenput, Richard Miller</i>	25

COMMISSIE VOOR DE LANDSVERDEDIGING

van

WOENSDAG 25 APRIL 2018

Namiddag

COMMISSION DE LA DEFENSE NATIONALE

du

MERCREDI 25 AVRIL 2018

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 15.36 uur en voorgezeten door mevrouw Karolien Grosemans.

La réunion publique de commission est ouverte à 15.36 heures et présidée par Mme Karolien Grosemans.

01 Dossier met betrekking tot de vervanging van de F-16 vliegtuigen van de Luchtcomponent: hoorzitting met externe experts:

- prof. em. Luc De Vos;
- prof. Alexander Mattelaer;
- prof. Herman Matthijs;
- prof. Herman Terry.

01 Dossier concernant le remplacement des avions F-16 de la Composante Air: audition d'experts externes:

- le professeur ém. Luc De Vos;
- le professeur Alexander Mattelaer;
- le professeur Herman Matthijs;
- le professeur Herman Terry.

De **voorzitter**: Wij zetten de hoorzitting voort. Professor De Vos, professor Mattelaer, professor Matthijs en professor Terry, wij heten jullie van harte welkom op de hoorzitting rond het dossier van de F-16. Het is zeker boeiend dat ook de academische wereld zijn licht laat schijnen op het dossier.

Professor De Vos, ik stel voor dat u als eerste het woord neemt.

01.01 **Luc De Vos**: Mevrouw de voorzitter, ik zal proberen drie problemen te behandelen. Ik beseft dat jullie al veel hebben gehoord. Een deel ervan zal dus herhaling zijn. Op een aantal punten zal ik echter de nadruk leggen.

Het eerste probleem is de vraag of het aangewezen is langer te vliegen met onze F-16's. Beter geformuleerd: moeten wij onze beslissing uitstellen?

De tweede vraag is of vier hoge officieren verantwoordelijk zijn voor het achterhouden van relevante informatie.

De derde vraag is of de minister en de CHOD van relevante informatie weet hadden.

Ik heb uit de hoorzitting van deze voormiddag begrepen dat een lange verlenging geen echte optie meer is. Ik had die lange verlenging voorbereid, maar ik zal dat punt dus laten vallen en het in plaats daarvan over de korte termijn hebben, wat het uitstellen van de beslissing betekent. Wij mogen nooit vergeten dat wij sowieso nog tien jaar de F-16, dus tot 2028, moeten gebruiken. Daar komen wij niet onderuit, wat wij ook doen. De opleiding in het Verenigd Koninkrijk of in de Verenigde Staten – wij weten immers niet welk vliegtuig zal worden gekozen – start normalerwijze in 2023. De eerste nieuwe vliegtuigen komen bij ons in 2025 en de laatste in 2030. In de vele documenten en tijdens de vele uiteenzettingen hebt u dat natuurlijk al gelezen en gehoord.

Lange tijd, tot mei 2017, gingen de ideeën bij de Luchtcomponent in dezelfde richting, ook bij luitenant-kolonel ingenieur Rudy Decrop. Ik lees voor uit de mail van 19 mei 2017: "Om 8 000 *equivalent flight hours* te hanteren als criterium voor uit omloopname moeten wij op elke F-16 een vluchtreclorder hebben."

Tweede punt, Lockheed Martin levert met dit document, het fameuze document dat voor de nodige ophef heeft gezorgd en dat ik bijheb, geen formele garantie af, maar slechts een *force structure projection*.

De derde zin is de belangrijkste. "In het verleden is meermaals gebleken dat Lockheed Martin op geen enkele manier de garantie biedt dat er geen onvoorziene structurele modificaties moeten

worden uitgevoerd om de vooropgestelde doelstelling *service life* te halen."

U bent verwonderd dat ik dat in het Nederlands citeer, terwijl Decrop Franstalig is. Dat is correct. Hij heeft dit in het Nederlands geschreven en zijn chef Letten, Nederlandstalig, antwoordt in het Frans. Ik denk dat dit alleen bij Defensie mogelijk is. "*Merci de me tenir au courant des réponses de Lockheed Martin à votre demande d'obtenir des clarifications*". Dat gaat over de mail van 10 mei.

Tot dat moment ziet men toch altijd dezelfde manier van denken. Het uitstel van een beslissing heeft voor- en nadelen. Hendrik Bogaert heeft ze vanochtend nog eens op een rijtje gezet en ik heb dat ook al dikwijls gedaan. Ook ik heb de bloggers gelezen. Naast foutieve informatie hebben zij ook een aantal goede zaken vermeld en verspreid, zodat u op de hoogte kon zijn.

De beslissing is in het kernkabinet van 22 december 2015 genomen op basis van het fameuze IKW-document van 9 november 2015, dat 35 pagina's telt.

Ik ga een beetje terug in de tijd.

In 2013 zegt Pieter De Crem, toenmalig minister van Defensie, dat wij die vliegtuigen moeten vervangen. In 2014 wordt een nieuwe regering samengesteld en er staat in het regeerakkoord: wij gaan de vliegtuigen vervangen. Steven Vandeput wordt, bijna toevallig, minister van Defensie en stelt de zaak in vraag. Hij vraagt of wij dat zomaar zullen doen. Hij komt uit het commerciële milieu en vraagt of wij ze niet kunnen leasen of een deel vervangen of occasievliegtuigen kopen. Al die zaken worden naar voren gebracht en verschillende groepen gaan aan het werk. Het is inderdaad belangrijk dat u weet vanwaar al die informatie is gekomen. Opvallend is – het was mij ook opgevallen en de vertegenwoordiger van Ecolo heeft dat terecht gezegd – dat 11 van de 35 pagina's gewijd zijn aan de verlenging. Het is dus echt overwogen. Als wij hier 35 pagina's hebben – ik heb heel wat IKW's gezien en uiteenzettingen gegeven in mijn leven, gezien mijn leeftijd – dan moet u weten dat die 35 pagina's het resultaat zijn van honderden pagina's. Men gaat naar een IKW opdat de anderen op de hoogte zouden zijn. Meestal zijn er twee bladzijden essentieel, namelijk de eerste twee bladzijden. Soms wordt er zelfs één zin in het geel aangeduid, want die mag men niet vergeten.

Het probleem is dat het document wordt gemaakt in 2015, maar dat de toestand constant verandert.

Dat is een zeer groot probleem voor een document dat zich in de tijd uitstrekt. Wij weten dat het over vele jaren gaat. Men is een weg ingeslagen. Ik moet toegeven dat ik ook zeer veel twijfels heb gehad.

Wat mij over de brug heeft gehaald – het is deze morgen voor het eerst serieus aan bod gekomen – is de kwaliteit van de moderne luchtafweer van de Russen. Alles is inderdaad terug te brengen tot het conflict in Zuid-Ossetië en Abchazië in 2008. Georgië gebruikte westerse middelen, maar op een zeer slechte manier. De Russen hebben gezien wat die middelen kunnen en hebben heel hun systeem daarop aangepast. Nu hebben zij een bijzonder performante luchtafweer, gebaseerd op zeer goede radars. Waarschijnlijk is de enige oplossing om die radars uit te schakelen, ze verblinden. Waarschijnlijk is dat de enige oplossing, die hier ook aan bod is gekomen in hoofde van generaal Vansina.

Dat maakt het eigenlijk dringend, want het probleem is dat de Russische wapens verkocht zullen worden. De enige performante industrie van Rusland, buiten de grondstoffenindustrie, is de wapenindustrie. Die wapens zullen worden verkocht en verspreid. Vandaag rijst het probleem alleen waar de Russen zijn, en de Russen zijn niet onze vijanden. Ik zeg dat onmiddellijk. De wapens zullen echter worden verkocht en wij zullen ermee worden geconfronteerd.

Dat maakt het vrij dringend. Waarschijnlijk is ons vliegtuig na 2025 in grote delen van de wereld dus niet meer inzetbaar. Maar denk aan mijn data: de eerste worden geleverd in 2025, de laatste in 2030. Die Soechojs zullen ook worden verkocht, maak u daarover geen illusies. Dat is het beste dat zij hebben. De Sovjet-Unie had een performante wapenindustrie. De frigo's trokken op niets, de auto's trokken op niets. Maar de wapens waren wel goed en zeer gestandaardiseerd, daar waar ze bij ons verre van gestandaardiseerd zijn. Maar dat is een ander probleem.

Een tweede reden: uitstellen is nadelig voor de competitie.

De F-35A, die België eventueel zou kopen, is door de vele kritiek verzwakt. Er is een rapport van de Israël's dat vernietigend is. Er is een rapport van de Britten, maar zij hebben natuurlijk ook de Eurofighter, men kan dus bedenkingen hebben over hun kritiek. Zij zeggen dat zij eraan dachten om hun Harrier op hun vliegdekschepen te vervangen door de F-35B, maar er ontbreekt vanalles. Vandaag de dag zijn ongeveer 300 F-

35's geproduceerd en verdeeld aan de verschillende landen. Een groot deel daarvan zal maar goed zijn om te oefenen of om als standbeeld te fungeren voor de ingang van een kazerne. Duitsland was van plan de F-35 aan te kopen. Ze zijn echter aan het twijfelen. De chef van de Luftwaffe is erdoor moeten aftreden. Canada is zelfs deelgenoot in het ontwikkelingsprogramma, maar zegt nu in 2019 een competitie te zullen organiseren zoals de Belgen. Zij vragen aan ons, Belgen, om hen ons boek te geven want zij vinden het een bijzonder interessant boek en zij zouden het ook willen gebruiken. Het is een typisch boek dat uitgaat van opdrachten. Meestal deden wij aankopen uitgaande van ingenieursstudies. Dit is vanuit de opdrachten. Ingenieurs hebben natuurlijk wel meegewerkt. Piloten hebben hier in de eerste plaats de pen vastgehouden en dan de hulp gevraagd van de ingenieurs. Het Verenigd Koninkrijk wilde het type B gebruiken voor hun vliegdekschepen. Het type C is beter. Dat is voor de klassieke Carrier. U weet, de Britse vliegdekschepen hebben een vrij kort landingstel en een boog. Ze moeten bijna vertikaal de lucht gaan, zoals de Harrier dat deed.

De Eurofighter Typhoon ziet zijn kans en stelt een zeer performant bijna nieuw vliegtuig voor. De Typhoon die wij kennen is die van de Britten, de Duitsers, de Italianen en de Spanjaarden, maar wat ze voorstellen is een stuk beter. Ze hopen dat de landen die twijfelen van gedachten zullen veranderen. Het probleem van de Eurofighter is dat ze er nog maar 600 hebben geproduceerd die in dienst zijn. De F-35 is gepland voor meer dan 3 000. In deze zaken is de wet van het aantal wel belangrijk. Het ziet ernaar uit dat de Amerikanen een F-35A/Block-4 willen verkopen aan België voor een bijzonder goede prijs, een veel betere prijs dan ze die verkopen aan de landen die met hen meewerken. Wij hebben een schatting gemaakt. We denken dat ze zouden verkopen rond de 80 miljoen euro terwijl de Nederlanders 130 miljoen euro zouden betalen. Britten en Duitsers met hun Eurofighter bieden ons ook een ultramodern vliegtuig, op papier, aan een bijzonder goede prijs.

Conclusie: wie Lockheed Martin wil bevoordelen, moet pleiten voor een korte verlenging.

Als men ze nog een aantal jaren geeft, zullen de problemen op korte termijn opgelost zijn en zullen ze zeer sterk zijn, al heb ik mijn bedenkingen. Ik geloof zelf, na vele gesprekken met mensen die er meer van kennen dan ik, dat technisch de verblinding van de radar waarschijnlijk een betere oplossing is dan de stealth. Wat er ook van zij, als

we Lockheed Martin volgen, gaan zij twee keer langs de kassa. Eén keer bij een kleine update van de F-16's en een tweede keer bij het duurder verkopen van de F-35A, want er is geen competitie meer. Misschien verklaart dit de tegenstrijdige communicatie van Lockheed Martin.

Ik herinner er u nog eens aan, sowieso kan het eerste operationele vliegtuig op onze basis pas in 2025 aankomen en het laatste in 2030. De F-16 zal dus sowieso dienst doen tot 2028. Dat is de planning.

Het tweede punt: de verantwoordelijkheid van de vier officieren.

Zij moesten terugtreden na de gelekte mail over een mogelijke verlenging van de levensduur. Dat is zeer hard aangekomen bij die mensen. Het zijn allemaal oud-studenten van mij. Het zijn stuk voor stuk knappe studenten. Zoals u weet, was ik zowel in Leuven als in de militaire school prof. Dit zijn knappe mensen, Vansina, Van Pee, bijzonder knappe mensen. Kolonel-vlieger Harold Van Pee is hoofd van het evaluatieteam en heeft 33 man onder zich. De helft daarvan zijn ingenieurs, de andere helft zijn piloten, economen en er zijn zelfs drie burgers bij van de Federale Overheidsdienst Economie. Ze zitten op de zesde verdieping van de stafblok, verwijderd van de staf van de luchtmacht. Ze zitten gecompartmenteerd. Ik ben gaan kijken hoe dat werkt, ik wilde dat zien want ze kunnen allerlei dingen vertellen. Hij heeft eigenlijk niets te maken met de discussie tussen de ingenieurs van materieelbeheer. Mijn eigen broer is een polytechnicus die nadien carrière gemaakt heeft in de research bij Sony. Ik heb ook met mijn broer over die zaken gesproken. Zij werken dus afgezonderd en dat was de uitdrukkelijke bedoeling van de minister. Ik heb de minister leren kennen en ik heb alle ministers van Defensie gekend sinds Freddy Vreven. Van verschillende partijen hebben ze mij benoemd, de ene tot docent, de andere tot hoogleraar, nog een andere tot gewoon hoogleraar enzovoort.

Mijnheer Hellings, het is inderdaad zo dat de meeste ministers werken met een kabinetschef die een filter is. Bij Steven Vandeput is dat anders. Steven Vandeput komt uit een klein familiebedrijf en wil heel veel zelf doen. Hij is bijzonder vlijtig en heeft heel veel inzet. Er zijn bepaalde zaken die hij rechtstreeks doet, met bepaalde personen. De kabinetschef heeft dan een vrij groot domein. De zaak van de opvolging heeft hij eruitgehaald. Hij heeft gezegd dat een *think tank* dat ging bestuderen en dat niemand zich daarmee mocht bezighouden, ook hij niet. Hij wou het resultaat op

het einde zien en dan zou hij hen confronteren. Ze moesten dat dan verdedigen. Daarna zou hij naar de regering gaan, eerst naar de kern en daarna naar de Ministerraad.

Er kan iets totaal anders uit de bus komen dan de keuze van de militairen. Het geostrategische speelt ook een grote rol. Wie zal onze vriend zijn binnen 20 of 30 jaar? Dat is niet evident.

Kolonel Harold Van Pee heeft eigenlijk niets te maken met die zaak. Hij kende het dossier natuurlijk zeer goed. Hij is een intelligente jongen, geen ingenieur, maar wel een man van cijfers. Normaal is hij nogal gereserveerd, zeker niet uitbundig. Hij heeft waarschijnlijk hier ook zaken besproken die niet tot zijn domein behoren, omdat hij het dossier bijzonder goed kent. Ik kan het me indenken. Zijn enige fout; hij staat in de mail van kolonel Decrop, maar hij kent die niet. Ik ben ook nagegaan of hij in het benoemingscomité van kolonel Decrop staat. Ook dat is niet het geval.

Dat is belangrijk in het leger, dat mag je nooit vergeten: de loonsverschillen zijn niet groot, maar er wordt veel belang gehecht aan de rang die op het uniform staat. Het is bijna een disfunctie. Ik ben opgevoed in het leger als kadet, heb op de militaire school en ook in Duitsland gezeten. Ik ga nooit vergeten dat in Duitsland mijn rang – in het Belgische leger spreekt men over graad – op mijn bel stond, namelijk luitenant De Vos. Men hecht daar abnormaal veel belang aan.

Een tweede zaak waar ingenieurs heel veel belang aan hechten is aan de job die ze mogen uitvoeren. Het is natuurlijk fantastisch om de F-16 te mogen beheren. Kolonel Letten was als kapitein al betrokken in het programma Carapace. Die mannen leven daarvoor. Het is een permanente kick die heel veel geld waard is.

Ik heb nooit goed begrepen wat kolonel Van Pee daar kwam doen. Maar goed, het is wat het is.

De tweede kolonel-ingenieur Peter Letten was de rechtstreekse chef van Decrop en wilde bij de politiek gekozen beslissing van het kernkabinet van 22 december 2015 blijven. Ik heb het nagekeken. Dat is bevestigd door vier beslissingen in de Ministerraad, twee stemmingen in het Parlement, een stemming in de commissie voor de Legeeraankopen en -verkopen, hoorzittingen waarvan sommige heel interessant waren, zoals die van 20 april 2016. Dat document is echt de moeite waard. Het is een mooie samenvatting. Er waren 118 parlementaire vragen. Sommige vragen zijn een aantal keer gesteld, maar dat is

een ander probleem. Ik heb ook navraag gedaan. Letten was de rechtstreekse chef van Decrop. Hij heeft dus nota's moeten maken en evaluaties geschreven. Dat blijkt goed geweest te zijn. Toch is Decrop, die voor de eerste keer voorkwam, niet benoemd. Vergeet niet dat bij de landmacht bijvoorbeeld niemand van de kandidaat luitenant-kolonels die kolonel wilden worden, van de eerste keer benoemd werden. Waarom? Het leger wordt kleiner. Ze moeten langer werken. Men kan niet benoemen zoals vroeger. Dat komt natuurlijk hard aan. Maar ik zeg altijd dat luitenant-kolonel al een bijzonder mooie rang is. Of je nu kolonel, generaal of professor bent, het pensioen is voor iedereen hetzelfde.

Generaal-majoor Luc Roelandts die we hier hebben zien zitten, is de man van de overheidsopdrachten. Hij heeft er op termijn misschien iets mee te maken maar niet op het moment van de crisis in mijn ogen.

Generaal-majoor Frederik Vansina, chef van de luchtmacht, is natuurlijk de chef van de luchtmacht en ik kan begrijpen – onder luchtmachtofficieren – dat men geneigd is om hem te informeren. Het is natuurlijk merkwaardig dat de ingenieur Yves Dupont, van de marine, niet van de Luchtcomponent en Franstalig, niet door Decrop werd verwittigd. Soms is het niet slecht dat iemand van een andere macht, die er helemaal buiten staat, ook verwittigd wordt. Zo vermijd je het kijken in dezelfde richting. Er zit een zekere logica in.

Ook de ultieme chef, luitenant-generaal en ingenieur Rudy Debaene van de landmacht, is niet verwittigd. Ook hij is van een andere macht en kon dus interessant zijn. Niet omdat ze de materie technisch kennen. Het is niet omdat je ingenieur bent dat je dat allemaal kent.

Het derde punt: wisten de minister en de CHOD van het bestaan van een memo van Lockheed Martin van 26 april 2017?

Ik heb die memo goed geanalyseerd. Twee pagina's zijn een herhaling van de vraag. Er zijn een aantal handtekens op de tweede pagina. Dan is er één pagina echte uitleg over de equivalent *flight hours* van de F-16/Block-15. Dan zijn er twee pagina's grafieken, een lijst van 27 vliegtuigen en het gemiddelde is dat 1 uur gelijk is aan 0,85. Er zijn er een paar die serieus versleten zijn, bijvoorbeeld de FA 066. Die memo is een typische discussie onder ingenieurs. Op 16 vliegtuigen staat er sinds 2006 meetapparatuur, maar ik herinner u eraan dat het oudste vliegtuig dat wij nog in dienst hebben, dateert van 1982. Onze

alleroudste toestellen hebben wij allang verkocht, onder andere aan Jordanië. Zo hebben we indertijd ook onze Mirages aan Chili verkocht en onze F-104G aan Turkije toen Turkije nog geen rijk land was.

De hoge officieren willen bij de politieke beslissing blijven en niets in twijfel trekken. Immers, als er iets in twijfel getrokken wordt, begint alles terug opnieuw.

Een stafofficier moet echter altijd ook een plan B hebben. In die zin begrijp ik de heer Decrop wel. Veronderstel dat de regering valt en dat er geen beslissing genomen wordt, dan moet er langer gevlogen worden met de F-16. Hij is waarschijnlijk ook een beetje verliefd op de F-16; dat is niet denkbeeldig. Hij is ook ongelukkig over de verlaging van het ambitieniveau. Dat is eigenlijk een beetje politiek, onder ons gezegd. Dat werd hier ook aangehaald, maar ik had het al geschreven vooraleer ik het hier vanmorgen gehoord heb.

Mijn conclusie is dat niet alles naar het hoogste echelon moet, want dat leidt tot verlamming, tot niet of te laat beslissen.

In de onderzoekscommissie naar de aanslagen in Zaventem en Maalbeek van 22 maart 2016 is er iets zeer interessants gebeurd. In die commissie werd gesteld dat de informatie niet voldoende doorgegeven wordt naar het hoogste echelon. Het hoofd van de federale politie, Catherine De Bolle, heeft enkele maanden nadien gesteld dat ze alles kreeg en daardoor nog nauwelijks kon beslissen omdat ze niet alle dossiers in detail kende. Ze stelde dat ze bepaalde zaken moest aanpakken waarop ze ondertussen eigenlijk al had moeten antwoorden. Wij moeten dus ook opletten. We mogen niet terug naar het leger van onze overgrootouders, waarbij alles naar de top ging en waarbij de basis gewoon uitvoerde. Verantwoordelijken op alle echelons zijn belangrijk.

Het is natuurlijk soms moeilijk om af te wegen wat er al dan niet doorgegeven moet worden. Nu en dan zal er daarin een fout gemaakt worden. Het is echter een keuze tussen een verlamming van de top en nu en dan een foute beslissing. Hier denk ik persoonlijk dat het een typische discussie onder ingenieurs was. Waarschijnlijk was het niet slecht geweest als dit ook toegekomen was bij bijvoorbeeld Yves Dupont.

Mijn algemene conclusie is de volgende.

Laat de evaluatiecommissie haar werk doen. De

regering zal beslissen en het geostrategische zal daarin een grote rol spelen. Daarna zult u stemmen, want u hebt het laatste woord.

01.02 Alexander Mattelaer: Mevrouw de voorzitter, geachte leden van de commissie, dames en heren, hartelijk dank voor de gelegenheid om u vandaag te woord te mogen staan.

Ik zou deze gelegenheid graag willen benutten om stil te staan bij drie thema's, namelijk: de voorbije beleidsvoorbereiding van het F-16-dossier zoals het nu voorligt, de beleidsvoorbereiding vandaag voor hetgeen zich in de toekomst aandient en de relatie tussen, enerzijds, het vervangingsdebat en, anderzijds, de nucleaire taak van de F-16-vloot.

Mijn conclusie bij dit alles, voor alle duidelijkheid, is dat wij het debat niet mogen schuwen maar daarbij wel vooruit moeten kijken, naar wat de toekomst brengt.

Tout d'abord, commençons par le passé!

Vous vous souvenez peut-être que la discussion concernant le dossier des F-16 avait déjà débuté lors de la législature précédente. À ce moment-là, elle faisait déjà l'objet d'une divergence de vues politiques relative au remplacement ou au maintien des avions.

Conformément à l'accord de gouvernement de 2011, il s'agissait, en effet, de réfléchir à la problématique du remplacement à long terme des équipements majeurs. La ligne du temps illustre parfaitement le fait que, pour la Belgique, c'est bien la logique multinationale qui est le principal moteur du débat F-16, bien plus encore que les discussions techniques à propos de la durée de vie de la flotte et de sa pertinence opérationnelle.

U weet inmiddels dat onze F-16's, en België als land, deel uitmaken van het zogenaamde Multinational Fighter Program (MNFP). U ziet hier op de slides dat er vanaf 2011 een soort vervangingstrein in beweging kwam. In 2011 trancheerde Noorwegen als eerste land dat vraagstuk. In september 2013 volgde Nederland, en enkele maanden later heeft toenmalig minister De Crem die belangrijke toespraak gegeven waar collega De Vos reeds naar verwees. In 2014 kwam het regeerakkoord. De Denen namen hun finale beslissing in juni 2016, en in maart 2017 begon onze RfGP-procedure te lopen. Eén voor één werden er beslissingen genomen die maken dat het uiterst succesvolle MNFP-consortium het volgende decennium onherroepelijk uit elkaar zal

vallen en er zich tegelijkertijd nieuwe gebruikersgroepen zullen vormen.

Met andere woorden, als België zich met een kwalitatief hoogstaande luchtmacht wil blijven verankeren in een multinationalaal verband, dringt een beslissing zich op.

Ce qui m'étonne un peu aujourd'hui, c'est que le débat n'ait éclaté avec une telle intensité que près de cinq ans après le lancement de la préparation de la politique.

Comme vous pouvez le constater en regardant le *slide*, une longue série d'échanges de vues a déjà eu lieu. Nous avons organisé à l'université, en février 2014, une après-midi d'étude concernant l'avenir de l'armement aérien. Plus récemment a eu lieu l'initiative ministérielle soi-disant *wise pen* ainsi que le discours du Nouvel An du Chef de la Défense, le général Comperol.

Malheureusement, – je le regrette – l'intérêt pour ce type d'initiative est resté assez limité. Même au Parlement, en 2015, des auditions relatives à la Défense ainsi qu'à la prospection des marchés ont été organisées en présence des différents candidats.

En outre, tous ces débats se sont tenus dans le contexte d'un engagement politique à faire croître notre effort de défense, après des décennies d'économies. Notons aussi que nos contributions à la défense collective de l'Europe sont suivies d'un œil assez critique par nos partenaires internationaux.

Laat ons echter vooruitkijken: wat brengt de toekomst?

In de huidige legislatuur is de aandacht in het defensiedebat begrijpelijkerwijze naar de modernisatie van de grote wapensystemen gegaan. De militaire programmawet en de begroting voor 2018 zijn daarvan de meest sprekende voorbeelden. Het F-16-dossier maakt echter deel uit van een veel breder geheel, namelijk de vraag hoe de doelstructuur van de Belgische Defensie voor de toekomst er moet uitzien.

Ik kom daar graag op terug, niet alleen omdat de personeelssituatie erg zorgwekkend is geworden, maar ook – dit belangt ons vandaag aan – omdat duidelijkheid over de vervanging van de F-16's een noodzakelijke voorwaarde vormt om een coherente visie op de toekomst van onze krijgsmachtstructuur af te leveren.

Nous connaissons déjà les chiffres de la situation démographique des effectifs. Ils sont extrêmement alarmants, et je pèse mes mots! La composante essentielle est qu'un tiers de nos militaires actifs sont âgés de moins de 40 ans et la pyramide du personnel continuera à s'effriter, même si nous recrutons en masse comme prévu.

Lorsqu'on écoute l'état-major, les organisations syndicales et les unités opérationnelles, on constate une forte inquiétude à ce propos. Je m'attends à ce que le nombre d'effectifs passe vraisemblablement sous le seuil de 25 000 hommes et femmes en uniforme au début des années 2020 et qu'après cela, il recommencera à croître très laborieusement. Pour être honnête, je suis d'avis que nous aurons besoin d'une structure de personnel plus vaste afin de satisfaire nos besoins nationaux et de remplir nos obligations internationales, en visant principalement la possibilité de recréer une structure de composante terrestre en trois brigades.

Binnen de Defensiebegroting houdt het debat natuurlijk financieel verband met de F-16-vervanging, maar er is ook een belangrijke link met onzekerheid, want de luchtgevechtscapaciteit is, relatief gesproken, minder personeelsintensief dan de andere gevechtscapaciteiten.

Wat de toekomst betreft, zowel een F-35-vloot als een Eurofighter Typhoonvloot zal minder technisch personeel vergen dan de huidige F-16-vloot, en ook meer beheerd worden in partnerschap met de industrie.

In zowel de optimistische als de pessimistische prognoses van de personeelssituatie kan de Belgische luchtgevechtscapaciteit, mits vervanging, een operationele en diplomatieke troefkaart blijven vormen. Dat wil daarom niet zeggen dat we die capaciteit om de haverklap moeten blijven inzetten: terughoudendheid bij het inzetten van militaire macht is altijd aangewezen. De meest waardevolle inzet van militaire macht is volgens mij niet de operationele, maar wel deze ter voorkoming van militair conflict.

Dat brengt mij tot mijn derde en laatste punt, het thema van nucleaire afschrikking.

Au cours des dernières semaines, le rôle présumé du nucléaire dans la procédure de remplacement en cours a suscité bon nombre de commentaires.

Je vais apporter tout d'abord quelques éclaircissements sur la procédure en cours.

La RfGP n'exige pas d'offrir des aéronefs à double capacité. Toutefois, cette option peut apparaître dans la poursuite du développement du nouveau système d'armement. À ma connaissance, il s'agissait d'un choix bien conscient dans la rédaction de la RfGP, afin de permettre une concurrence aussi ouverte que possible, dans l'intérêt des négociations de la Belgique. À partir des informations en ma possession, je présume que les deux offres indiquent que le rôle de DCA constituait une option d'un point de vue politique et industriel.

Sur la base de la discussion en Allemagne à propos du remplacement du Tornado, on peut conclure que conférer une double capacité à l'Eurofighter est une option réaliste et même probable.

Pour l'instant, et c'est le plus important, la question du nucléaire est tout à fait indépendante de la décision du remplacement.

Ergens in de toekomst, niet in de volgende legislatuur maar misschien in die daarna, rijst die fundamentele vraag wel.

Ik maak mij een beetje zorgen dat het debat hierover nogal eenzijdig wordt voorgesteld, alsof het helemaal vanzelfsprekend zou zijn dat wij onze DCA-rol maar beter opgeven. Naar mijn mening is dit allesbehalve vanzelfsprekend.

Sta mij toe kort slechts twee argumenten mee te geven die vaak ontbreken in het debat.

Ten eerste, het vermijden van intra-Europese nucleaire proliferatie ligt aan de historische basis van *nuclear sharing* binnen de alliantie. Dit mag dan wel een historisch argument zijn, raken aan het delen van nucleaire verantwoordelijkheden roept ook de vraag op naar wat er daarna komt. Voorstanders van ontwapening zien dat uiteraard als een stap naar dat doel, maar het lijkt mij allerm minst – ik weeg opnieuw mijn woorden – uit te sluiten dat meer oostelijk gelegen Europese bondgenoten daar in de huidige veiligheidsomgeving heel andere opvattingen over hebben.

D'un point de vue belge, il est également important de distinguer d'une part l'opportunité des armes nucléaires et d'autre part l'opportunité du partage nucléaire. Le partage nucléaire a pour principal intérêt de multilatéraliser le débat sur la posture nucléaire de l'OTAN. Par définition, nous n'avons aucune prise sur les décisions nationales de Washington, de Londres et de Paris. Mais en

tant que membre du *nuclear planning group*, nous pouvons faire entendre notre voix en ce qui concerne la position de l'OTAN par rapport au nucléaire dans son ensemble, actuellement en pleine évolution.

La question fondamentale sur le maintien du rôle en matière DCA est donc la suivante: la Belgique opte-t-elle pour un scénario dans lequel nous nous asseyons à la table, dans lequel la position de l'Alliance par rapport au nucléaire fait l'objet d'un débat multilatéral, dans lequel nous pouvons, avec nos amis allemands, néerlandais et italiens, freiner quand nous le jugeons nécessaire; ou bien notre pays doit-il opter pour un scénario dans lequel les décisions fondamentales au sein de l'Alliance sont prises par les grandes puissances sans que nous soyons consultés? Abandonnons-nous la tradition Harmel?

Indien in het Parlement belangstelling bestaat om de discussie in de toekomst, los van het vervangingsdebat, verder ten gronde te voeren – ik ben het er volledig mee eens dat het een belangrijke discussie is om te voeren –, ben ik altijd bereid daaraan mee te werken.

Ik dank u voor uw aandacht.

Je vous remercie beaucoup. Toutes les questions sont bien entendu les bienvenues.

De **voorzitter**: Professor Matthijs, mag ik u uitnodigen als derde prof te spreken?

01.03 Herman Matthijs: Mevrouw de voorzitter, dames en heren volksvertegenwoordigers, ik ga niet herhalen wat mijn twee voorgangers al gezegd hebben.

Als ik even terug ga in de geschiedenis, naar de *golden seventies*, toen was er ook een hele discussie over de koop van de eeuw. Ik heb al twee keer in mijn leven de militaire koop van de eeuw meegemaakt, in de jaren 70 toen ik in het middelbaar onderwijs zat en nu opnieuw. Toen ging de discussie inderdaad over de F-17, de Mirage F1 en de Saab Viggen. Uiteindelijk is het de F-16 geworden omdat we toen in een consortium zijn gestapt met Nederland, Denemarken en Noorwegen. Toen zijn er ook heel wat vraagtekens bij de F-16 geplaatst. Bij de F-16 van Lockheed Martin, ook het moederbedrijf van de F-35, zijn toen heel veel vraagtekens geplaatst. Men vond dat maar niets, te revolutionair. Ze zouden, zoals de Starfighters, meer neervallen dan blijven vliegen en weet ik veel wat allemaal. Het was trouwens oorspronkelijk ook niet de

kandidaat in de Verenigde Staten. De toenmalige regeringen van Nixon en Ford, republikeinse regeringen, wilden eigenlijk een ander vliegtuig. Het was het democratische congres dat er de F-16 heeft doorgesleurd. Zodoende is de F-16 in aanmerking genomen. Het is dus een verhaal dat toch al enige tijd oud is.

Als men de F-16 vergelijkt met alle vliegtuigen die de Belgische luchtmacht voordien heeft gehad, moet ik echter wel zeggen dat het vliegtuig bijzonder lang en goed is meegegaan. Uit budgettair oogpunt mogen we dus zeker niet klagen over die F-16.

Er zijn vandaag al heel wat vragen gesteld en ik zal niet in herhaling vallen met betrekking tot wat er verder nog aan de hand is in deze discussie.

In 1979 was België met de luchtmachtbasis Kleine Brogel het eerste land dat een volledig squadron F-16's had. Ik herinner mij dat, want is was er als jonge gast zelf bij. Ik herinner mij dat de luchtmachtbasis halfvol Nederlanders stond want die hadden dat vliegtuig nog nooit gezien. Wij waren de eersten die een volledig squadron hadden. Dat was toen in 1979 een revolutionair vliegtuig. Momenteel hebben we er nog 55 of 56. Oorspronkelijk hadden we er 160. We zijn toen eigenlijk meegegaan in een consortium met de andere landen, wat ons zeker geen budgettaire windeieren heeft gelegd.

Om echter terug te komen op het actuele dossier, we hebben afgehaakt. Waar Nederland, Noorwegen en ook Italië zijn meegegaan in de economische ontwikkelingsfase van nieuwe vliegtuigen, hebben wij niets gedaan. Daar hebben we al zeker een nadeel, zeker op economisch vlak en qua technologische kennis. Dat hebben wij niet gedaan en dat was een politieke keuze. Wat wij terecht wel hebben gedaan bij de nieuwe producten van Airbus en ook bij de Europese ruimtevaartorganisatie, hebben we op dit vlak niet gedaan.

Dan is er al een hele tijd gepraat over het langer in de lucht houden van de F-16.

Ik ben geen piloot of ingenieur maar ik heb alles wat ik in de archieven van het Parlement heb kunnen vinden terug op mijn tafel gelegd en chronologisch gerangschikt.

Dan vind ik dat in een vorige regering, de tripartiete van vóór 2014, ook al beslissingen zijn genomen over het feit dat de F-16 moest worden vervangen. Daarvoor was er een regering die ook

al had gezegd – de heer Mattelaer heeft erop gewezen – dat er vervanging moest komen van de kernwapens op Kleine-Brogel, een politieke beslissing van de regering-Lefèvre-Spaak in de jaren 60, maar geen enkele Belgische regering heeft tot op vandaag al gezegd: we stoppen daarmee. Uiteindelijk staat dit ook in het regeerprogramma. De tripartiete met Elio Di Rupo als premier heeft dan ook nog eens de *Wales Summit Declaration* ondertekend. Dat betekent dat wij tegen 2024 naar 2 % van het bbp voor defensie-uitgaven zouden gaan. We zitten nu aan 0.9 %. In de top 29 van de NAVO-lidstaten staat op 29 Montenegro en op 28 België. Als wij ooit aan de 2 % tegen 2024 zouden geraken, moet ons budget maal twee gaan. Hoe dit budgettair en politiek mogelijk zal zijn, weet ik ook niet. Ook in het kernkabinet van december 2015 wordt duidelijk gezegd – dat is al gezegd door de heer De Vos – dat er nieuwe vliegtuigen moeten komen.

Dan is er inderdaad een interessante commissie hier in april 2016. Als men dat verslag goed leest en zeker de bijlagen, wordt nergens gezegd dat de F-16 langer in de lucht moet blijven. Iedereen spreekt daar over nieuwe vliegtuigen.

Dan gaan we nog een stap verder. Gezien de zeer lage investeringswaarde bij Defensie keurt men hier uiteindelijk in 2017 de wet van 23 mei 2017 met betrekking tot de militaire programmering voor de periode tot 2030 van 9,2 miljard euro. Als men de bijlagen van die wet goed leest, staat daar inderdaad: 3,5 miljard euro voor de aankoop van 34 nieuwe gevechtsvliegtuigen en de finale upgrade van de actuele F-16's voor de periode 2017-2023.

Ik heb daar achteraf weinig commentaar op gehoord, tot in december 2017, als in dit Huis over de uitgavenbegroting van 2018 wordt gestemd. Dan ziet men heel duidelijk dat de som van de vastleggingskredieten voor Defensie bijna 10 miljard euro hoger liggen dan vorig jaar. Er was dus wel de politieke intentie dat er dit jaar een aantal zeer belangrijke militaire aankoopdossiers worden beslecht. Anders gaat men het niveau van de vastleggingskredieten niet verhogen, die trouwens budgettair maar op termijn een invloed hebben, want op het eigenlijke jaar hebben alleen de betalingsvereffeningskredieten een invloed. Ik heb hierover in alle verslagen weinig discussies teruggevonden.

Ik zal me niet uitspreken over de technische mogelijkheid van het langer in de lucht houden van het vliegtuig, maar ik heb me de laatste jaren

beziggehouden met militaire begrotingen en ik heb hierover gepubliceerd.

Wat opvalt is dat deze aankoopprocedure, namelijk de vervanging van de F-16, een bijzonder open en transparante procedure was in vergelijking met het verleden.

Dan rijst de vraag naar de kostprijs van de nieuwe gevechtsvliegtuigen.

Ik weet niet welk van de twee vliegtuigen men gaat kopen, maar om te beginnen heeft dat gedeeltelijk te maken met wat het aanbod is. Wat de bouwer als kostprijs wil aanbieden heeft ook te maken met de monetaire waarde en de wisselverschillen tussen de munten. Het komt momenteel goed uit dat de euro sterker staat dan de dollar en dat de Britse pond in waarde is gedaald. Dat is een voordeel voor ons denk ik. Een ander opvallend gegeven is, en dit heeft men rond de F-16 wel geleerd, dat men er alle belang bij heeft om op termijn in een zo hoog mogelijk pakket te zitten met betrekking tot de upgradekosten, die er zeker zullen zijn. Met de F-16 zaten we rond de 4 000 en hadden we heel kleine upgradekosten. We moesten een waarde betalen van 60 à 70, soms eens 100, op 4 000. Mirage F1 en Saab Viggen hebben maar een paar honderd vliegtuigen verkocht. De cijfers zijn ook al vermeld. Eurofighter en Rafale zullen ook rond de 600 draaien. Daar moet men op termijn mee rekening houden. De aantallen hebben namelijk een enorme budgettaire invloed.

Kan men exact berekenen wat een vliegtuig op termijn zal kosten?

De militaire investeringswet van 2017 stelt dat er maar voor 3,5 miljard euro nieuwe vliegtuigen is gekocht, inclusief de laatste upgrade van de huidige F-16's. De rest is heel moeilijk te berekenen. Er wordt soms gezegd 10, 15 of 20 miljard. Ik denk dat dit naast de kwestie is omdat men dit op termijn niet kan berekenen.

Wie wist er bijvoorbeeld in 1979 dat een F-16 minder dan 20 jaar later op GPS zou vliegen? We zijn nu bij de vijfde generatie gevechtstoestellen. Wat zal de zesde geven? Deze zal revolutionairder zijn dan vandaag. Ik loop al 15 jaar mee in de Hoge Raad van Financiën, dus als men mij zou zeggen dat de kostprijs van een nieuw vliegtuig 15 tot 20 miljard zou zijn – hoe juist ook de berekeningen – moet ik erbij zeggen dat men er in dit land nog niet in slaagt om voor het volgende jaar exact te bepalen wat het tekort zal zijn op de begroting en wat de economische groei zal zijn.

Als men de cijfers van de afgelopen 12 maanden neemt, dan zitten die er, met de ultieme cijfers, allemaal naast. En dan zou men berekenen wat de kostprijs zal zijn van nieuwe gevechtstoestellen over de volgende 20 à 25 jaar? Dat lijkt mij een zeer delicate operatie, waarbij men heel veel vraagtekens moet zetten.

Ik meen dat men puur budgettair alleen rekening moet houden met de aankoopwaarde. Wat er achteraf aan meerkosten voor onderhoud en werking komt, dat zal de tijd uitwijzen. We leven in de vierde industriële revolutie. Er zal wel snel een vijfde komen. Er zal technologisch nog wel iets heel belangrijks gebeuren met die vliegtuigen.

Wat mij ook opvalt, is dat die discussie niet alleen bij ons woedt, maar bijvoorbeeld ook in Canada, zoals hier werd aangehaald. In Canada speelt er echter een andere factor mee. Canada heeft nooit in het F-16-verhaal gezeten met Lockheed Martin. Een van de redenen daarvoor is dat Canada theoretisch altijd bij de Super Hornet heeft gezeten, de F/A-18. Zij zouden liever in een ander vliegtuig stappen.

Of de F-35 een goed of slecht vliegtuig is, laat ik in het midden. Ik kan alleen maar concluderen dat een aantal Europese landen dat vliegtuig uiteindelijk hebben gekocht. Italië heeft een goede zaak gedaan, net als Nederland, Noorwegen, Denemarken en uiteindelijk ook de Britten. De Eurofighter zal uiteindelijk een Duits-Spaans en misschien nog deels Brits verhaal blijven. Daar moet men ook rekening mee houden.

Stel dat wij een ander vliegtuig zouden kiezen dan Nederland, wat zal er dan gebeuren met de militaire samenwerking met Nederland, waarop wij de laatste jaren bijzonder veel hebben ingezet?

Ik merk ook dat er in de Verenigde Staten, in het Congressional Budget Office, de begrotingswaakhond van het Amerikaanse Congres, die wij niet hebben, maar ook in de Amerikaanse Rekenkamer, verslagen zijn gemaakt over de F-35. De verslagen van die beide instellingen spreken elkaar ook wel tegen. Het gaat dikwijls over andere types van de F-35. Vorige week is er op de luchtmachtbasis van Utah bijvoorbeeld nog een nieuw type getest en goedgekeurd. Het is dikwijls niet duidelijk waarover het eigenlijk gaat.

Ik besluit, mevrouw de voorzitter.

Er is in dit land al heel lang over gedebatteerd, wat het goed recht is van de meerderheid en de oppositie, maar in fine leven wij in een

parlementaire democratie, waarin een regering bestaat die leeft op basis van een parlementaire meerderheid. Het moet een gouden regel zijn dat in een democratie het primaat van de politiek de meerderheid is die de democratische legitimiteit heeft. Ik meen dat die het best in dit dossier een beslissing neemt.

De **voorzitter**: Dank u wel, professor Matthijs.

Ten slotte, komt professor Terryn aan het woord. Ik heb begrepen dat u een expert bent op materieel-technisch vlak.

01.04 Herman Terryn: Ik zal mij even voorstellen.

Ik ben professor aan de VUB en de TU Delft. Ik ben een materiaalkundige. Vooral in Nederland is er een tamelijk groot materiaalkundig instituut. Ik ben daar clusterleider voor de levensduur van materialen en het inschatten van de verlenging van de levensduur.

Veel korter dan mijn voorgangers zal ik zeggen dat ik in dit dossier niets abnormaals gezien heb, in de zin dat wat men probeert te doen, het inschatten van het materiaal is. Men probeert dat te doen via proeven, men probeert dat te doen via *accelerated tests*, via het kunstmatig verouderen van het materiaal. Daar heeft men heel veel testen voor. Meer recent, en dit is naar ik meen de moeilijkheid in dit dossier, zijn er tal van sensoren bijgekomen die men nu gebruikt. Doordat de wetenschap evolueert, zijn er meer en meer modellen waar men correlaties in probeert te zoeken. Gelet op de levensduur van dit vliegtuig evolueert de manier waarop men monitort, de manier waarop men zaken opvolgt, Dat is, meen ik, ook in dit dossier het geval.

In alle sectoren, niet alleen specifiek die van de militaire vliegtuigen maar in alle toepassingen, probeert men een inschatting te maken van de materialen. Dat probeert men te doen in de *automotive*, dat probeert men te doen in de burgerluchtvaart, dat probeert men hier ook te doen. Alleen zijn hier de *safety issues* volgens mij groter.

Ik probeer dit aan te tonen met één voorbeeld.

Gelet op de implementatie van technologieën mag er wettelijk geen chrom 6+ gebruikt worden voor corrosiebescherming, behalve voor de luchtvaart. De criteria zijn daar uitgesteld. In 2017 moesten die ingevoerd worden via REACH, maar dit is uitgesteld tot 2023. Ik ben één van de personen

die dit opvolgt. Ik ben ook één van de personen die dit opvolgt voor Airbus. Daar heeft men twee externe experts. Men heeft dit uitgesteld omdat men zich zorgen maakt dat de eventuele implementatie zou inhouden dat de onderhoudskosten veel groter zullen worden en ook de *safety issues*. Het is volgens mij namelijk geen kwestie van *safety*, maar een kwestie van het aantal inspecties dat men moet doen, van het opvolgen van het materiaal.

In die zin lijkt me dit dossier dus geen materiaal-technisch dossier, maar, zoals de voorgangers gezegd hebben, eerder een ander dossier.

Ik dat de twee denksporen mogelijk zijn. Enerzijds, denk ik dat het materiaal een langere levensduur kan krijgen en dat dit opgevolgd kan worden. Dan is de vraag op welke manier dat opgevolgd moet worden. Anderzijds, is er het denkspoor van de nieuwe vliegtuigen. Daarvan kan veel beter ingeschat worden hoe ze zich kunnen gedragen omdat de materialen nieuwer zijn en beter opgevolgd kunnen worden. Daarover gaat de discussie. Dat is ook het punt dat ik wilde maken.

01.05 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): Ik wil de vier sprekers bedanken voor hun bijdrage.

Het doet me plezier om het eens over de fundamentele zaken te kunnen hebben. Hebben we gevechtsvliegtuigen nodig? Hoe dringend is die aankoop? Ik zou het debat over de mogelijke beïnvloeding van het politieke besluitvormingsproces hier willen parkeren. We hebben er vorige week en vandaag ook al hoorzittingen over gehad. Ik zou het met u willen hebben over de grond van de zaak.

Het verwondert me dat u alle vier het debat zo weinig opentrekt en zo weinig breed benadert.

Ik geef een voorbeeld.

Mijnheer De Vos, u zegt dat u het debat bestudeerd hebt en dat hetgeen u over de streep gehaald heeft, de Russische dreiging was en de inschatting van het Russisch materiaal.

01.06 Luc De Vos: Het is natuurlijk zo dat we dit debat via vraag en antwoord kunnen opentrekken. Men had mij duidelijk gemaakt dat het debat hierover ging en dat ik op de vragen moest antwoorden.

01.07 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): Ik kom daar net toe.

Het debat wordt onvoldoende opengetrokken. Ik mis met name compleet de Europese invalshoek in uw verhaal. U doet alsof het Russisch materiaal een mogelijk risico vormt waarop België een antwoord moet formuleren. Dat begrijp ik niet. Europa moet daarop een antwoord formuleren, de NAVO moet daarop een antwoord formuleren, maar toch niet België.

Dan kom ik aan de tweede illustratie.

Mijnheer Mattelaer, u zegt dat wij te weinig besteden aan Defensie. Dat is juist, ik ben het daarmee eens: wij besteden te weinig aan Defensie. Maar als wij te weinig besteden aan Defensie, moeten wij dan onze F-16's vervangen? Is er daar een rechte lijn? U bent daarop amper ingegaan. Voor mij is er helemaal geen logisch verband tussen de doelstelling om het budget voor Defensie te verhogen en onze F-16's te vervangen binnen een paar maanden trouwens, want dat is de termijn waarover wij spreken. Als alles verloopt zoals gepland, gaat de minister binnen een paar maanden met een voorstel van beslissing naar de Ministerraad.

Als er een Russische dreiging is, moeten wij dan onze F-16's vervangen? Er is ook daartussen toch geen enkel logisch verband?

Ik vind het jammer dat het debat zo nauw gevoerd wordt en dat die Europese en internationale dimensie ontbreekt.

Ik wil een retorische vraag stellen. Heeft Europa nood aan een gevechtscapaciteit bij de luchtmacht? Ja. Heeft de NAVO nood aan een operationele hoogwaardige gevechtscapaciteit bij de luchtmacht? Ja. Daarover moet het debat dan gaan. De volgende stap is dan welke rol België daarin kan spelen. Er is echter geen enkel logisch verband tussen de doelstelling om een performante, internationale westerse defensie-alliantie te hebben, of het nu in Europees of in NAVO-verband is, en de louter Belgische beslissing om de F-16's te vervangen. Dat verband kan er zijn, maar dat hoeft zo niet te zijn.

Als wetenschappers had ik van u verwacht dat u die vraag eerst ging tackelen om dan te komen tot die meer politieke Belgische beslissing die wij moeten nemen.

Bovendien, de Nederlanders zullen F-35's hebben. Ik hoor dat dit nu ook reeds een argument wordt dat België ook F-35's moet hebben. Dat is helemaal niet juist. Als dat argument klopt, dan betekent dit dat elke internationale militaire

operatie met gevechtstoestellen alleen maar kan gebeuren met hetzelfde type gevechtstoestel. Maar heel veel militaire operaties gebeuren met veel verschillende gevechtstoestellen, van verschillende landen. Die zijn interoperabel. Het feit dat Nederland F-35's zal hebben, is voor mij zeker geen doorslaggevend argument.

Dan is er de Europese invalshoek.

Ik baseer mij op de gegevens van het SIPRI, een respectabele denktank. Die zegt dat de Europese landen 2 300 gevechtstoestellen leveren. Wij spreken dan niet over oefenvliegtuigen, want ik ken het tegenargument. Het SIPRI spreekt niet over oefenvliegtuigen. Er zijn 2 300 Europese vliegtuigen. De Amerikaanse toestellen worden daarbij niet meegerekend. Rusland heeft 1 000 toestellen. Wij zouden kunnen stellen dat, indien elk Europees land de beslissing neemt zijn gevechtstoestellen te vervangen, wij met dat surplus blijven zitten. U weet immers dat Rusland niet van 1 000 naar 2 300 toestellen zal gaan. Dat is in geen enkele planning voorzien. Indien elk land in de Europese Unie de nauwe belgo-Belgische debatten die wij hier constant voeren, zou hebben, gebeurt er niets – dit is mijn punt – aan de *capability gaps* in Europa. De Europese Defensie heeft een aantal *capability gaps*. Op dit moment zijn gevechtstoestellen geen deel van die *capability gaps*. Er zijn andere *gaps*, wat de operatie in Lybië heeft bewezen.

Wat ik mis, is het volgende.

Ik ben het ermee eens dat wij meer in Defensie moeten investeren. Wij zouden met dat bedrag van 3,5 miljard euro op korte termijn echter een betere keuze voor Defensie kunnen maken. Daarom is er ook die urgentie waarmee wij hier bezig zijn. Ik herhaal immers dat, indien wij een en ander niet stoppen – professor Matthijs, u hebt absoluut gelijk; het zal de meerderheid zijn die finaal beslist of wij met het aankoopdossier al dan niet doorgaan – en de meerderheid de minister geen strobreed in de weg legt, wij over twee of drie maanden met een beslissing zitten om één van de twee resterende kandidaat-gevechtstoestellen aan te kopen. U kent de budgettaire situatie van ons land. Het is niet dat wij in 2019 nog eens 3,5 miljard euro aan een andere capaciteit zullen besteden. Dat zit er niet in. Hoelang gaat een nieuw soort gevechtstoestel mee? Indien wij 34 toestellen kopen, gaan ze 40 jaar mee. Wij zullen dus zelfs niet over tien jaar opnieuw 30 of 40 nieuwe gevechtstoestellen kopen.

Waarom is de tijd die Lockheed Martin ons geeft, zo belangrijk?

Ik weet dat de meningen hierover verschillen, maar op dit moment helt de balans stevig door in de richting van het gegeven dat wij naar alle waarschijnlijkheid zes jaar extra de tijd hebben, indien wij die 8 000 vliegtuigen behouden, maar wij ze gewoon omrekenen en daarbij rekening houden met de lage gebruiksintensiteit van onze toestellen in België. In dat geval hebben wij zes jaar extra de tijd. Dat betekent dat wij over twee maanden niet moeten beslissen, maar dat wij zes jaar extra hebben. Dat betekent ook dat wij geen keuze moeten maken tussen een voornamelijk Brits initiatief in het kader van de Europese Defensie en de brexit, waarbij vragen kunnen worden gesteld. Dat betekent evenmin dat wij ons in de richting van de F-35 moeten laten forceren, waarvan de technische problemen immens zijn. Het ene bericht na het andere bericht stapelt zich op. Heel veel landen haken al af. In die constellatie is het aankoopproces compleet suboptimaal, zelfs nog los van het dossier-Lockheed Martin en mogelijke beïnvloeding.

Wij hebben dus wat meer tijd om een verstandigere keuze te maken. Dat is mijn oproep, ook aan de collega's van de meerderheid. Ik zou graag uw mening daarover kennen.

Er staat bovendien ook een Duits-Frans initiatief in de steigers als het gaat over gevechtstoestellen. Het is op middellange termijn, maar ik denk dat er binnen een paar jaar betere opties zijn, als wij dan toch per se gevechtstoestellen willen kopen en dit nog los van het feit dat er misschien andere capaciteiten zijn, *capability gaps*, waarin wij moeten investeren.

Mijnheer de professor Mattelaer, als uitsmijter wil ik nog iets zeggen over nucleaire proliferatie.

Dat is een zeer interessant en bijzonder politiek gevoelig debat, u weet dat. Wij kunnen het eens zijn dat wij nucleaire proliferatie wereldwijd moeten vermijden. Ik denk dat u het daar ook mee eens bent, zij het multilateraal en met inspanningen van alle spelers, met name ook Rusland. U weet ook dat er op dit moment weinig beweging zit in nucleaire ontwapening. U weet ook dat, tenzij ik mij vergis, het vooral de Verenigde Staten zijn die hun kernwapens hebben gestationeerd in het buitenland. België zou een belangrijke daad kunnen stellen als wij, net als Duitsland een paar jaar geleden, zouden overgaan tot het verwijderen van die kernwapens van ons grondgebied. Zo kunnen wij misschien het debat over nucleaire

proliferatie wereldwijd aanzwengelen. Dat is mijn overtuiging.

Ik wil er gerust over debatteren in het Parlement. U zegt dat u bereid bent om uw expertise ter beschikking te stellen, waarvoor dank. Alleen is het heel jammer dat een debat over kernwapens op Belgisch grondgebied in het Parlement onmogelijk is omdat niemand wil toegeven dat er zich Amerikaanse kernwapens op Belgisch grondgebied bevinden.

01.08 **Tim Vandenput** (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, heren professoren, na de vraagstelling van collega De Vriendt wil ik toch een paar zaken weerleggen.

Mijnheer De Vriendt, u bent verrast dat de discussie niet opengetrokken wordt. Ik vind na de hoorzittingen van vorige week en vandaag dat de vier heren toch wel een verfrissende kijk geven, een andere invalhoek geven dan tijdens de vorige hoorzittingen. Dat is mijn persoonlijke appreciatie. Ik had echt niet verwacht dat u het helemaal ging opentrekken naar een debat dat wij drie jaar geleden reeds gevoerd hebben hier in het Parlement naar aanleiding van de Strategische Visie en de programmawet. Ik voel mij in de teletijdmachine van professor Barabas gezet. Dat is niet de bedoeling van deze hoorzitting, meen ik. Ik meen ook niet dat wij dat aan de professoren gevraagd hebben.

Over die 2 300 jachtvliegtuigen dan, dat hebben wij hier al tien keer gehoord en tien keer geprobeerd te weerleggen. Als men alle vliegtuigen meetelt die niet meer kunnen vliegen, die als schroot op de grond staan en dergelijke, komt men aan 2 300. Maar ik kan u zeggen dat er met de capaciteit die wij vandaag op onze F-16's hebben, alle informatica, alle *data gathering*, alle wapenplatformen, misschien 100 toestellen in heel Europa rondvliegen. Wij zitten aan het *high end* van wat de jachtvliegtuigen kunnen doen. Dat is de realiteit, maar dat wordt niet weergegeven in de studie waarover u spreekt. Dit als inleiding.

Ik heb een aantal vragen. *Feel free* om ze te beantwoorden.

Professor De Vos, u stelde terecht dat die 300 F-35-toestellen die al gebouwd zijn vooral als standbeeld dienen en dat misschien een paar ervan vliegen. Ik volg u daarin. Maar indien wij echt willen evolueren naar een Europese defensie, zullen wij, zoals in verschillende eerdere hoorzittingen is gezegd, moeten praten over onze soevereiniteit als land en over de *one command*.

Wij zullen ook moeten praten over het feit dat de Europese defensie-industrie ook zal convergeren. Is het dan geen opportuniteit om in Europa te kopen, eerder dan opnieuw naar Amerika te stappen en daar te kopen? De bedenking die ik vaak op straat hoor is dat als wij toch iets moeten kopen, iets Europees moeten kopen, om een statement te maken. Wat is uw mening daarover?

Bij uitbreiding, de NAVO is wat zij is vandaag, maar als er ook de volgende jaren in de VS presidenten als Trump zijn, meen ik dat de NAVO er over 20 jaar toch anders zal uitzien. Of niet? Graag krijg ik uw visie over hoe de NAVO zal evolueren de komende 40 jaar.

Ik heb nog een vraag. Zal er in de toekomst nieuwe technologie voorhanden zijn? Professor Matthijs, u gaf al een toekomstperspectief. Zijn er technologieën voorhanden die het waard maken nog te wachten met het aankopen van nieuwe vliegtuigen? Drones bijvoorbeeld. De conventie tussen *manned* en *unmanned*.

Over de nucleaire capaciteit dan.

Ik vond het heel interessant, professor Mattelaer, dat u daar even over sprak. U weet dat wij in de RfGP geen nucleaire capaciteit vragen. Wij vragen die echt niet. Maar is voor u nucleaire capaciteit gewoon het bewaren van de Amerikaanse nucleaire capaciteit op een luchtmachtbasis, maar geen nucleaire capaciteit op onze vliegtuigen? Ik bedoel dat een Nederlands of een Amerikaans vliegtuig ze daar kan komen ophalen. Kunnen we daarmee ook ons engagement ten overstaan van de NAVO bestendigen?

Ik heb nog een korte vraag voor professor Terryn.

U zei dat dit geen materiaaltechnisch dossier is, maar de vergelijking met de auto geldt ook hier. Zoals de mensen van Lockheed Martin vorige week zeiden, wordt een oude auto die men maar in leven wilt blijven houden, steeds duurder in onderhoud. Bovendien gaat men geen wisselstukken meer kunnen vinden. Is er op basis van uw ervaringen geen moment in de levenslijn waarop u zegt dat het tijd is te vervangen? Heeft u daar ijkpunten of vergelijkingspunten die u ons kunt meegeven?

01.09 **Peter Buysrogge** (N-VA): Dank u wel, heren professoren, om hier een toelichting te komen geven.

Ik kan me ook aansluiten bij de vorige spreker.

Collega De Vriendt drukte enige frustratie uit toen hij opmerkte dat de professoren het debat hier vernauwden. Daar ben ik het niet mee eens. Ik ben eerder de mening toegedaan van collega Vandenput. We zijn immers al uren aan het spreken over een e-mail met een memo daaraan gekoppeld. Wie stuurde die naar wie? Dat blijkt dan uiteindelijk een onbelangrijke e-mail te zijn. Maar toch is het belangrijk om alles goed na te gaan. Ik ben tevreden dat het debat hier toch wat opgetrokken wordt en zelfs naar een academisch niveau gebracht wordt.

Ik meen te concluderen dat u allen de vervanging en het lopende vervangingsprogramma op zijn minst verdedigbaar vindt.

Ik heb een aantal vragen. Niet al te veel, want ik vond het op zich wel interessant en veelzeggend.

Deze ochtend vernamen we van generaal Vansina dat de inzetbaarheid van onze huidige F-16-vloot, bijvoorbeeld in Syrië, op dit moment kan dankzij de samenspraak met de Russen. De technologie van de Russen, door collega Van der Maelen bestempeld als de no go-zones, zou het anders moeilijk maken om in die zones te interfereren. Wat kunnen we daaruit concluderen voor onze huidige F-16-vloot? Hoe acuut en problematisch is bij de nood aan vervanging dat men bij bevriende en minder bevriende naties omliggende technologie ontwikkelt?

Een concrete vraag aan professor De Vos, inspelend op wat collega De Vriendt zei, namelijk dat we toch nog wel wat tijd hebben om in te gaan op de suggestie van Lockheed Martin om het F-16-programma wat te verlengen. Hij pleit duidelijk voor een korte verlenging. Professor De Vos pleit eigenlijk voor de opvolger van Lockheed Martin, de F-35. Professor, kunt u die stelling nog wat beter ontwikkelen en iets verder in de diepte uitwerken? Wat bedoelt u daar exact mee?

Professor Mattelaer, u stelde dat een vervanging een troef is op operationeel vlak. Dat is vrij evident. U noemde het ook een troef op diplomatiek vlak. Kunt u daar iets dieper op ingaan, hoe de opvolger van de F-16 kan worden gebruikt als een diplomatieke troef van ons land?

Professor Matthijs, hoorde ik in uw betoog een tegenspraak? Zo ja, dan hoor ik graag de bevestiging. Zo nee, dan hoor ik graag uw argumentatie. U sprak, enerzijds, uw tevredenheid uit over de open, transparante procedure van de RfGP, de procedure die nu loopt. Anderzijds, heeft u eigenlijk impliciet gezegd dat u voorstander bent

van de F-35. Kan ik dat interpreteren als een tegenspraak? Dat verneem ik graag.

01.10 **Richard Miller** (MR): Madame la présidente, à mon tour de remercier nos quatre orateurs.

Je commencerai par dire que je ne partage pas du tout l'avis de notre collègue M. De Vriendt. J'ai plutôt le sentiment, après vous avoir entendus, que, pour la première fois depuis le début de nos longues discussions, nous sommes parvenus à un niveau de questionnement très élevé.

Je ne suis pas non plus du tout d'accord avec la vision de M. De Vriendt, qui consiste à rapporter la décision à du "belgo-belge", pour reprendre son expression. Non, notre sécurité et notre Défense font partie d'un ensemble plus vaste, que ce soit avec nos partenaires européens ou au sein de l'OTAN. Ce sont des composantes fondamentales de la décision à prendre.

Mes questions seront brèves.

À moins que cela ne m'ait échappé, ni l'un ni l'autre, vous n'avez évoqué la proposition française du Rafale. J'aimerais vous entendre à ce sujet.

Ensuite, j'aimerais que vous approfondissiez votre analyse, essentielle à notre prise de décision, des retombées économiques. Je souligne au passage ce qu'a dit le professeur Mattelaer au sujet de l'importance de la nature multilatérale de la décision que prendra l'OTAN en matière nucléaire. Il s'agit d'un aspect essentiel de notre approche du dossier.

Enfin, madame la présidente, je n'ai pas de question à ce propos à poser au professeur De Vos, mais je relève que c'est la première fois que sont abordés les motifs plus personnels du colonel Decrop. J'ai entendu parler d'une nomination qui n'avait pas eu lieu, d'un regret exprimé dans certains dossiers, etc. Je tenais à le souligner. Cela fait bientôt vingt heures que notre Parlement discute de cette fameuse note, dont on n'a pas toujours bien compris le contenu, les raisons ou l'enthousiasme qu'elle a suscité dans l'opposition.

Je tenais à le souligner, madame la présidente.

01.11 **Alain Top** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik ga niet akkoord met de vorige spreker. Ik kan mij wel aansluiten bij de opmerkingen van collega De Vriendt.

Ik wil in eerste instantie de sprekers hartelijk danken voor hun inbreng. Alleen jammer dat het moment waarop dit hier wordt gebracht verkeerd is gekozen, of dat dit het verkeerde debat is op het verkeerde moment.

Nochtans hebben de sprekers gezegd dat er een grote transparantie is in het dossier. Wij hebben gemerkt dat er bijvoorbeeld over de IKW-nota, met inbreng vanuit het kabinet, niet kon worden gediscussieerd en dat de cijfers daarin ook niet naar waarheid konden worden gecontroleerd. Dat heeft geen deel uitgemaakt van de debatten in de Kamercommissies waarnaar verschillende collega's hebben verwezen, los van de uitkomst die dat zou gehad hebben. Het kan heel goed zijn dat het resultaat hetzelfde zou zijn geweest, maar het zou ten minste een ander en een vollediger debat mogelijk hebben gemaakt.

Mijn collega's en ik stellen de vraag al drie jaar om het Rekenhof namens het wetgevend orgaan, de Kamer, een controle te laten doen en dit op te volgen van bij de aanvang van het dossier. Was het niet beter geweest dat alle cijfers die in deze discussie van 20 uur naar voren zijn gekomen, konden worden geverifieerd? Dat is een eerste vraag en een bemerking van mij.

Ten tweede, ik verwijs ook naar de commissie van begin 2015, toen een aantal hoorzittingen werden gehouden. Ik herinner mij professor Mattelaer, u was daar ook aanwezig. Wij hoeven dat dus niet te herdoen, maar de omstandigheden zijn wel gewijzigd.

Met welke landen wij samenwerken, heeft ook een invloed op dit dossier. Het betreft ook de samenwerking op Europees vlak, de relatie met de NAVO alsook onze verplichtingen in dat verband en hoe wij daaraan voldoen.

Een tweede punt betreft de samenwerkingsverbanden. Er is uiteraard een samenwerkingsverband in de NAVO, maar ik verwijs naar de opmerking van professor Matthijs over de samenwerking met Nederland. Ik veronderstel niet dat men exclusief een F-35 moet hebben om het samenwerkingsverband met Nederland aan te houden zoals dat vandaag bestaat. Dan zou immers iedereen de F-35 moeten hebben om operaties te kunnen uitvoeren. Ik wil erop wijzen dat bijvoorbeeld de Verenigde Staten ook gemengde operaties hebben. Dat is een debat waard, maar dan wel met de juiste inbreng.

Een ander debat gaat over de vraag waarop wij

inzetten. Er werd gewezen naar de *gaps* die op Europees vlak bestaan. Moet dat debat niet worden herdaan? Welke *gaps* moeten worden opgevuld?

De vorige sprekers hadden het over de kostprijs, 3,5 à 3,6 miljard ten opzichte van het totale budget. Dat is voor 34 toestellen tot 2030, voor alle duidelijkheid. De vraag rijst echter voor welke operationaliteit dat is. Het is in de Strategische Visie vermeld, maar zullen die 34 toestellen wel voldoende zijn om aan die eisen te voldoen? Ik druk de vrees uit dat hier niet de volledige waarheid wordt gesproken.

Professor Mattelaer, ik dank u voor het stuk over het nucleair aspect. Ik sluit mij aan bij mijn collega. U lijkt een pleidooi te houden om bij het clubje te horen van landen dat kernwapens op zijn grondgebied heeft, omdat we dan als eerste aan tafel zullen zitten om de verdere gesprekken te voeren. Dit is natuurlijk een discussie over de kip en het ei. Sta mij toe te zeggen dat ik een groot voorstander ben van een nucleaire ontwapening. Ik vind dat dit geen enkele meerwaarde betekent: niet voor het brengen van vrede, maar ook niet voor afschrikking. De vraag is uiteraard op welke manier het best de onderhandelingen worden gevoerd. Als wij allemaal dezelfde ingesteldheid blijven houden, zal er nooit sprake zijn van een ontwapening. Dat is mijn vaststelling.

Ik wil twee opmerkingen maken over een bedrag dat werd uitgesproken door professor Matthijs.

Het is moeilijk om ramingen te maken voor een periode van 20 of 30 jaar. Er werd een bedrag van 10 tot 15 miljard euro genoemd. Ik wil u erop wijzen dat dit bedrag van 15 miljard euro veel werd herhaald. Het bedrag werd uitgesproken op vraag van kolonel Van Pee. Ik geef toe dat het een zeer moeilijke raming is. Ik wil wel aangeven waar het bedrag vandaag komt.

Ik heb nog een technische vraag omdat het milieuaspect mij ook na aan het hart ligt in de behandeling van de vliegtuigen. U sprak daarstraks van de corrosie van de vliegtuigen. Chroom-6 wordt niet langer toegelaten in de normale behandeling, maar er zijn uitzonderingen. Heb ik het dan juist als ik zeg dat chroom-6 nog wordt gebruikt bij de behandeling van onze F-16's? Is dat juist? U zei dat het moeilijker wordt voor onze huidige F-16's ten opzichte van de nieuwere toestellen.

De **voorzitter**: Ik heb heel wat interessante vragen gehoord.

Mag ik aan professor De Vos vragen om de spits af te bijten.

01.12 Luc De Vos: Toch een woordje op de vraag van Wouter De Vriendt.

Eigenlijk zou er een Europese defensievisie moeten zijn en dan zou iedereen zijn steentje moeten bijdragen. Nu is het zo dat er duidelijk gaten zijn, bijvoorbeeld vliegdekschepen voor machtsprojectie. Die hebben we niet veel in Europa. Het bijtanken van vliegtuigen is ook al een probleem. Tevens zijn er allerlei tekorten bij de landstrijdkrachten. Op andere plaatsen is er dan te veel.

Het is correct dat de Russen hun relatief beperkte middelen bijzonder goed gebruiken. Het bruto binnenlands product van Rusland is ongeveer dat van Spanje of ongeveer dat van België en Nederland samen. Ze presteren het om 1 000 vliegtuigen in de lucht te hebben. Dat heeft natuurlijk te maken met die traditie waarover ik het gehad heb, met een bijzonder performante wapenindustrie waar de beste ingenieurs naartoe gaan. Dat is een traditie die zich verder zet. Waar ze vroeger een probleem hadden in de wereld van de software en de elektronica in het algemeen, hebben ze dat nu vrij goed ingelopen. In het cyberwereldje zijn ze duidelijk zeer goed. Ik herinner mij de tijd dat ik mensen in Rusland een plezier kon doen met een domme rekenmachine. Die tijd is al lang voorbij.

Dat is natuurlijk een fundamenteel debat dat we drie jaar geleden hadden moeten hebben. Dat is duidelijk.

De heer Vandenput haalde een probleem aan van, enerzijds, aantallen en, anderzijds, kwaliteit.

De Duitsers kiezen bijvoorbeeld voor veel vliegtuigen. Dat heeft te maken – het kan belachelijk lijken – met een trauma uit de Tweede Wereldoorlog waar ze altijd het beste materieel hadden maar nooit de aantallen. Ze stelden vast dat, als men tien Shermans afstuurde op één Panther, die Panther vier of vijf Shermans liquideerde, maar uiteindelijk namen ze hem ook te grazen. Voor de vliegtuigen gold hetzelfde. Ook daar waren de Duitsers telkens een stap voor. Ik denk aan de eerste straalvliegtuigen, Messerschmitt 262. Ze hadden er echter nooit veel en de wet van het aantal speelt ook. Ook tegen de Russen hadden ze constant dat gevoel. Psychologisch blijft dat spelen. Ik heb veel met Duitse collega's gesproken, waarvan er ook een

paar, net zoals ik, een militair verleden hadden. We halen dat altijd weer boven.

Wij hebben gekozen voor kleine aantallen. Ik begrijp de bezorgdheid van de heer Alain Top over ons aantal. Jarenlang heeft men mij verteld dat wij minimaal 60 vliegtuigen moesten hebben, met allerlei berekeningen om te komen tot tien plus twee. Dat betekent dat wij op lange termijn er tien konden inzetten in het buitenland en twee boven de Beneluxzone. Nu gaan we naar 34.

We hebben natuurlijk een reëel rekruteringsprobleem. Het grote probleem van Defensie in de komende jaren is mensen rekruteren, zeker in Vlaanderen.

On a un peu de plus de chance dans le sud du pays, où, jusqu'à preuve du contraire, l'économie est moins forte.

Dat is ook een van de redenen waarom we, los van het communautaire, twee vliegbasissen nodig hebben. We kunnen gewoon niet genoeg personeel in Vlaanderen werven. In Wallonië ligt Florennes op een niet zo gemakkelijke plaats.

Cela complique aussi les choses.

Évidemment, je sais que sur une base normale, on trouve entre 70 et 100 avions. Notons que les Allemands, pour des raisons de sécurité, se limitent à une cinquantaine. Mais on pourrait avoir 100 avions sur une base. Chez nous, dans un avenir proche, nous en aurons 17 de part et d'autre.

Dit is een serieus probleem.

Ik wil nu verder antwoorden op de vragen van Tim Vandenput.

Ik ben het ermee eens dat er een probleem is met de Europese defensie-industrie. Er is het feit dat de Fransen indertijd niet hebben willen meedoen met de Eurofighter en *cavalier seul* gespeeld hebben. Er is het feit dat wij 17 tankmodellen hebben en de Amerikanen slechts 1. Dat vormt een probleem voor de kwaliteit. Ik begrijp ook zijn bezorgdheid. Ik vraag me ook dikwijls af wie binnen 20 à 30 jaar onze vrienden zullen zijn. Ik hoop echt dat het nog de Verenigde Staten zullen zijn en onze burens, waarop een grote kans bestaat.

De nieuwe technologie houdt in dat we onbemande vliegtuigen zullen hebben, maar volgens voorspellingen zal dat pas over 30 jaar

zijn. Ik zeg niet drones maar onbemande vliegtuigen. Daartussen is er toch wel een verschil. Die eerste onbemande vliegtuigen zullen opereren in combinatie met bemande vliegtuigen. Wanneer alle vliegtuigen onbemand zullen zijn, is voer voor futurologische discussies. Dan spreekt men eerder over binnen 50 jaar. We kunnen dus nog een keer een serieus vliegtuig aankopen. Dat lijkt me vrij evident.

Mijnheer Buysrogge, wat het vervangingsprogramma betreft, is het probleem dat onze F-16 relevant is in vele omstandigheden maar niet in bepaalde zones. Sowieso zullen de basissen pas vanaf 2025 operationeel zijn en pas helemaal in 2030.

Mijn grootste zorg is niet Rusland. Mijn grootste zorg is de proliferatie van goede luchtafweer. Het brengt geld op. Rusland zal ze verkopen, zoals ook wij wapens verkopen aan landen waarbij we ons toch vragen kunnen stellen. De Amerikanen en de Fransen lopen op dat gebied op kop. Iedereen verkoopt wapens. Als er ergens een opstand is, zoals in Afghanistan, helpen we eventueel de opstandelingen en zijn dan verwonderd dat de *Stingers* zich tegen ons keren.

Er is niet alleen de proliferatie van kernwapens, er is ook de proliferatie van klassieke wapens, van luchtafweer maar ook van de Soechojs. Die Soechoj-35 wordt verkocht, daar ben ik zeker van. Er is nog wel een beetje twijfel rond Iran en zo, maar dat komt. Dat is zeker.

Hoe acuut is het en hoe snel zal het gaan?

Dat is altijd een beetje koffiedik kijken. Er zijn momenten waarop ik eraan dacht om toch maar te wachten tot 2020, maar dan denk ik aan de competitie en het feit dat wij een goede prijs kunnen krijgen. Zo is men altijd een beetje verscheurd.

Speelt de tijd in het voordeel van Lockheed?

Over enkele jaren zal de F-35 geperfectioneerder zijn. Waarschijnlijk zal de grootste kritiek, die nu in allerlei tijdschriften en blogs verschijnt, afzwakken. Ik herinner eraan dat wij met de eerste exemplaren van onze F-16 niets hebben kunnen doen. Er staan er enkele voor en in kazernes als monument. Wij hebben al een deel verkocht dat eigenlijk ook niet veel waard was. Dat waren onder andere die van 1979. Het ging echter om relatief kleine aantallen, want in het normale systeem bouwt men van een nieuw vliegtuig een klein aantal. Die vliegtuigen geeft men dan aan

een speciale operationele eenheid, die die eindeloos test. Pas daarna begint men meer te verkopen. Om commerciële redenen is Lockheed sneller beginnen te verkopen.

Eenzijds, is het een heel moeilijke technologie. Daardoor hebben zij problemen. Anderzijds, zijn er ook zaken die nu al verouderd zijn. De heer Dallemagne heeft gesproken over de goede ASEA-radar. Die zit bijvoorbeeld in de Eurofighter en in de nieuwe Taiwanese F-16, maar niet in de F-35. Wat Lockheed Martin ons voorstelt, is niet de F-35A/Block 3F, de meest recente, maar de 4. Die bestaat op papier en daarin zitten wel heel veel goede zaken.

Zo is het probleem altijd dat men die zaken moeilijk kan vergelijken, maar de ploeg die bezig is, die 33 mensen, heeft veel meer competenties dan wij. Het zijn allemaal specialisten in hun domein. Die kennis wordt samengebracht en dan krijgt men een globaal beeld, dat men aan de minister zal voorstellen. Ik ken de minister. Ik weet hoe het zal gaan. Hij zal hen dan ondervragen. Zo zal het gaan. Als zijn argumenten sterk genoeg zijn, zal hij dan een voorstel doen aan de regering. De regering zal niet noodzakelijk ingaan op dat voorstel.

Collega Matthijs heeft gelijk dat de F-35 het voordeel van het aantal heeft. Dat is natuurlijk dramatisch voor Europa. Oorspronkelijk waren ze van plan om er 3500 te produceren, waarvan ze dachten dat er 2500 bestemd waren voor Amerika en 1000 voor de rest van wereld. De Eurofighter heeft er tot nu toe ongeveer 600. Ze rekenen erop dat ze een deel zullen kunnen verkopen aan de Duitsers, die nu op 1,3% van hun bbp zitten maar naar 2% zullen gaan. Dat wil zeggen dat het Duitse defensiebudget in de nabije toekomst ongeveer gelijk zal zijn aan dat van Frankrijk en Groot-Brittannië samen. Merkel heeft dat beloofd en zoals ik de IJzeren Dame ken, zal dat ook zo gebeuren. Het kan goed zijn dat ze een aantal Eurofighters koopt. Het kan ook zijn dat ze toch nog een aantal F-35's koopt. De F-35 heeft namelijk een aantal eigenschappen, zoals het doordringen in het territorium, die op papier schitterend zijn maar waarmee er totnogtoe veel problemen waren. Dankzij de wet van het aantal kan men, zoals collega Matthijs opnieuw correct zegt, de prijs van elke update inderdaad laag houden. Stel u voor dat Eurofighter erin slaagt om er 1500 te verkopen en dat de Amerikanen, die spreken over een vermindering, er anderzijds in plaats van 2500 slechts 2000 verkopen, dan gaan die aantallen al dichter naar elkaar toe. Er blijft echter een probleem, dat is duidelijk.

Monsieur Miller, le Rafale est un très bon avion mais le modèle qu'on nous propose est un peu daté. Il y a un problème de taille: le prix. En effet, l'Inde en a acheté 36 et a déboursé 7,5 milliards de dollars. La Belgique est disposée à payer 3,5 milliards d'euros. Il y a un sérieux problème.

Nous savons aussi par nos amis français que la Force aérienne française paie trop cher les avions. Imaginez qu'ils nous proposent ces avions pour 3,5 milliards. L'Inde ne sera pas enchantée, ni nos collègues français! Il y a aujourd'hui un problème et je me suis demandé pourquoi la France n'avait pas participé à cette concurrence, car elle en était capable. Je crois que le prix pose problème et elle propose donc un partenariat très poussé et la Belgique a besoin d'un partenariat.

C'est d'ailleurs le problème avec la Suède. La Suède est un pays neutre et ne veut donc pas de partenariat pour des opérations à l'étranger. Ils sont d'accord de nous aider pour couvrir notre espace aérien mais pas pour nous soutenir logistiquement à l'étranger.

Je me suis posé des questions sur le lieutenant-colonel ingénieur Decrop, qui est certainement un homme capable. Je me suis posé des questions sur la motivation et je connais les dysfonctionnements de l'armée. C'est très souvent la promotion ou le job. Pour un ingénieur, c'est tellement important d'avoir un job intéressant. Je connais des gens qui sont restés capitaine, commandant ou major parce que c'est le job qui les intéressait. Ils ne voulaient même pas devenir colonel ou général. Pour beaucoup, le fait d'avoir le grade ou les galons sur l'uniforme, c'est très important. Même si les autres n'étaient pas nommés, il était convaincu – puisqu'il est spécialiste dans le domaine – qu'il allait être nommé. Puis, il n'est pas nommé. C'est une motivation; c'est peut-être tout autre chose. C'est peut-être l'honnêteté intellectuelle – c'est possible – ou le fait qu'il n'accepte pas qu'il n'y ait que six avions qui peuvent aller à l'étranger. C'est très difficile de connaître ses motivations profondes. Mais je me suis posé la question. Je ne le condamne pas, ce n'est pas à moi de le faire, mais je cherche les motivations.

Le volte-face est de taille! J'ai lu le texte. Je me suis demandé si c'était la même personne qui avait écrit les deux textes.

Mijnheer Top, ik ben het volledig met u eens over de controle van het Rekenhof. Het Parlement is de baas van het Rekenhof. U moet het dwingen. Wij

geven immers zoveel cijfers, die moeten worden geverifieerd. Ik heb uw hoorzitting van 20 april 2018 aanhoord, waarin u die vraag hebt gesteld. Ik dacht dat u een goed punt maakte.

Natuurlijk ben ik nagegaan of Defensie een poging heeft gedaan om dat te doen. Ik heb drie plaatsen gevonden waarin Defensie heeft geprobeerd het Rekenhof erbij te betrekken. Telkens heeft het Rekenhof geantwoord dat het niet genoeg personeel heeft, wat typisch is voor België. Nergens is er genoeg personeel. Het beloofde echter het nadien te zullen berekenen. De volgende keer moet u het Rekenhof dwingen, u bent immers de chef.

Over operationaliteit hebben wij het al gehad, namelijk 34 toestellen in 2030, en dat om met twee vliegtuigen – er is natuurlijk een beurtrol met de Nederlandse luchtmacht – het luchtruim en het zeeruum, zijnde een stuk van de Noordzee van België, Nederland en Luxemburg, te dekken. Dat is weinig. Ik heb tien jaar geleden kolonels en generaals van de luchtmacht mij laten uitleggen dat er minstens 60 toestellen moeten staan. Dat deden zij aan de hand van allerlei berekeningen. Nu zullen wij het met een kleiner aantal doen. Het is natuurlijk een probleem van kwaliteit, kwantiteit en operaties. Ik heb er geen perfect antwoord op, maar ik begrijp uw bezorgdheid. Het wijst erop dat u veel interesse in de materie hebt.

Mevrouw de voorzitter, ik ben klaar. Ik laat het woord aan mijn collega's.

01.13 Alexander Mattelaer: Mevrouw de voorzitter, leden van de commissie, ik dank u voor de heel pertinente vragen.

Mijnheer De Vriendt, laat mij met het opentrekken van het debat beginnen.

Ik heb de voorbije dagen met veel belangstelling de verslagen van de voorbije commissievergaderingen ingekeken. Als ik het mij goed herinner hebt u daarin ook van een vertrouwenskwestie gewag gemaakt. Als ik even mag verruimen, is dat volgens mij het allerbelangrijkste. Wanneer het politieke niveau immers het vertrouwen in een administratie, in casu Defensie, verliest, belanden wij echt in een scenario waarin alles binnen onze democratie afbrokkelt. Het is om die reden dat ik zelf ook, in mijn eigen interventie, zij het als buitenstaander, heb geprobeerd om de moeilijke onderwerpen niet uit de weg te gaan. Ik, als burger, ben zelf ook van mening dat het Parlement niet met een kluitje in het riet moet worden gestuurd.

Als ik misschien enkele bedenkingen mag formuleren over dat allerbreedste debat, over transparantie en de informatiefLOW.

Ik heb vastgesteld dat de IKW-nota van 2015, die hier is uitgedeeld, blijkbaar mensen heeft doen schrikken dat al die discussies hebben plaatsgevonden in een IKW-context. Als ik een heel algemene bedenking mag formuleren: dat is misschien een signaal dat er meer investering in sterke parlementaire fracties nodig is, in de plaats van in sterke kabinetten. We zitten natuurlijk met een dominantie van een IKW-cultuur die onze rechtsstaat en onze democratie als geheel niet noodzakelijk altijd ten goede komt. Maar dat is een heel breed debat dat Defensie als beleidsdomein ver overstijgt. Ik denk dat we diezelfde discussie in talloze domeinen zien opdoemen.

Specifiek wat Defensie betreft.

Defensie is natuurlijk wat een heel specifiek departement omdat daar weinig kennis over voorhanden is in de burgermaatschappij. Als we die informatiefLOW vanuit Defensie als departement een beetje opentrekken en Defensie vaker laten rapporteren aan de regering als geheel, aan het Parlement, dan denk ik dat we daar vanuit een perspectief van de studie van civiel-militaire relaties wel bij zouden varen. Ik denk dat uit deze hoorzittingen ook is gebleken dat, zoals collega De Vos al zei, dit scherpe mensen zijn. Zij zijn ook bereid om dat te doen.

Als ik dan in de details van uw vragen duik, is de taakverdeling onder Europeanen iets waarin ik goed thuis ben. Er is sprake van een taakverdeling. Als we specifiek inzoomen op de verdediging van het Europese continent, dus niet op de expeditionaire operaties, want die zijn iets wat daar eigenlijk bovenop komt – de essentie van Defensie is precies dat, defensie, verdediging – dan zijn daar meer dan 60 jaar geleden al de eerste afspraken over gemaakt. Landen spitsen zich toe op datgene waarvoor ze, gezien hun geografie, het meest geschikt zijn. Dat verklaart eigenlijk waarom de Belgische Defensie, zoals wij die in de naoorlogse geschiedenis kennen, een *air-land centric focus* heeft. Dat is zo gegroeid in de Koude Oorlog en geëvolueerd door de tijd. Er wordt gewerkt aan synchronisatie in dat verband.

In die specifieke context – ik kan daar ook buiten het bestek van deze vergadering in heel veel detail op ingaan – is de luchtgevechtsrol specifiek een doelstelling voor België, naast vele andere, maar het is op dit ogenblik de belangrijkste. Het

multilaterale debat daarover vindt plaats in het zogenaamde Defence Policy and Planning Committee.

Ik wil hierbij een saillant detail vermelden. Toen heel deze discussie de voorbije weken is losgebarsten, heb ik mijzelf de vraag gesteld wie hier het helderste, onbevangen advies kan geven over wat technisch mogelijk is en de politieke consequenties zijn. Ik heb een beetje rond gebeld in mijn netwerk en heb op eigen initiatief de vraag gesteld aan het hoogste administratieve niveau. Dat gaat om mensen die geen Belg zijn, maar in de DPPC-context de hele discussie over taakverdeling volgen. Aan hen heb ik gevraagd wat zij hiervan denken. Samengevat was het antwoord dat de beslissing aan de Belgische autoriteiten toekomt. Het enige wat echt niet te verkopen is, is dat niets wordt beslist, precies omwille van de plaats van België binnen de verschillende internationale allianties. Dat maakt eigenlijk dat, ongeacht wat het wordt, alles beter is dan niets doen. Dat is de heel simpele vaststelling op dat vlak.

Daarmee pik ik ook in op de vraag van de heer Buysrogge. Wij staan eigenlijk al met de rug tegen de muur. Het is een beslissing om met de vervangingsprocedure door te gaan die ten minste aan onze verschillende internationale partners toont dat al onze voorbije beloften geen loze beloften zijn, dat er in de toekomst beterschap komt. Dat is eigenlijk het voornaamste diplomatieke risico.

Mijnheer De Vriendt, u hebt ook het proliferatiethema aangesneden. Ik begrijp de frustratie daarover, maar ik ben eigenlijk bevreesd voor iets heel anders, namelijk dat de prominentie van het nucleaire weer snel aan het toenemen is. Men ziet dat in het taalgebruik van de wijdere wereld. Ik zal niet al te veel commentaar leveren op het nucleaire taalgebruik vanuit Moskou, maar het is daar, het is heel assertief. Ook in de declaratoire postuur van de NAVO, als men kijkt naar de Verklaring die in 2016 in Warschau werd aangenomen, is dat *agreed language* van alle bondgenoten. Paragraaf 53 en 54 bevat een taalgebruik dat forser is dan al wat wij de voorbije 25 jaar hebben gezien. In die context aan tafel zitten is gelijk aan het meest kunnen wegen op het debat, dat verder en verder wegdrijft van het bestrijden van proliferatie.

Mijn baseline bij dat thema vanuit ons nauwe Belgische perspectief is dat wij daarvoor de tijd kunnen nemen, want het wordt eigenlijk pas dringend op het moment dat de vlootswitch zou

plaatsvinden, wat niet tijdens de volgende legislatuur is.

Mijnheer Top, u vroeg mij hoe wij dat moeten doen als wij er dan toch vanaf zouden willen geraken.

Wel, als wij het ene niet doen, dan moeten wij meer van het andere doen, zaken die dezelfde strategische relevantie hebben. Die zijn niet zo voor de hand liggend. Het meest voor de hand liggend is dan meer van alle conventionele gevechtscapaciteit in alle dimensies.

U stelde ook de vraag of 34 een voldoende aantal is. Ik denk dat wij voorzichtig moeten zijn om het evenwicht in onze krijgsmachtstructuur te behouden. Er is tot op zekere hoogte ook nog wat onzekerheid over hoe alles zal werken met een nieuwe vloot. Als wij beginnen na te denken over waar de grootste, de meest urgente noden zijn, na de 34 nieuwe toestellen, denk ik dat bij onze landstrijdkrachten, onze tweede voornaamste gevechtscapaciteit, die noden zeer prangend zijn. Die noden komen echter met grote rekruteringsuitdagingen. Ik heb ook expliciet aangegeven dat ik denk dat, zoals ik de situatie inschat, het terugkeren naar drie landbrigades mij aangewezen lijkt. Dat betekent een Landcomponent die 50 % groter is dan vandaag. De geplande rekrutering die voorligt voor de komende jaren is het opschroeven van die rekrutering naar 2 100 personen/functies per jaar. Dit is een niveau dat wij sinds het opschorten van de dienstplicht nog nooit hebben gehaald. Of het realistisch is... Kunnen wij 2 100 mensen per jaar in Defensie rekruteren? Of zijn er potentieel meer? Dat zal de toekomst uitwijzen. Ik denk dat er verschillende investeringsnoden zijn. Wij kunnen dan wel, naarmate de tijd vordert, zien wat er nog mogelijk is voor de luchtgevechtscapaciteit.

Mijnheer Vandenput, u stelde ook een zeer pertinente vraag wat betreft het plaatje op heel lange termijn, namelijk het NAVO-verband op een tijdshorizon van verschillende decennia. Hoe staat dat er voor?

Wel, op heel lange termijn is de trend eigenlijk duidelijk. De westerse wereld, met alle Europese en Aziatische bondgenoten – Japan, Zuid-Korea, Australië et cetera –, de geïndustrialiseerde, westerse, democratische wereld boert er ten opzichte van de rest op achteruit, zowel qua militair als economisch gewicht in de wereld. Dat is de *long term trend*. Binnen die trend op heel lange termijn, ook het relatieve aandeel van Europa, vergeleken met bijvoorbeeld Azië, gaat

Europa er als onderdeel van de wereldeconomie, als onderdeel van de wereldwijde militaire uitgaven, erop achteruit. Dat wil vanuit het perspectief van Washington het volgende zeggen: Europa wordt het secundaire theater, Azië wordt het primaire theater. Dat wil zeggen dat Europeanen op de tweede plaats komen en wellicht meer dan in het verleden hun eigen boontjes moeten doppen. Ik hoop dat dit samen met de Verenigde Staten blijft, want zonder de Verenigde Staten betekent dit ook dat we alle facturen zelf zullen moeten betalen.

De vaststelling is dat, als zich een veiligheids crisis in Oost-Azië zou voordoen, die onmiddellijk een groot deel van de Amerikaanse bandbreedte opzuigt. Op dat ogenblik is de verdediging van het Europese continent hoofdzakelijk afhankelijk van Europese middelen met een beetje ruggesteun van de Verenigde Staten. Daarom zeggen de Verenigde Staten aan Europa dat Europa zijn eigen highendcapaciteiten moet hebben, want als er wereldwijd zaken helemaal misgaan, hebben de VS ook maar beperkte bandbreedte. Ik denk dat daar in het brede Europese verhaal België ook zijn rol moet spelen. De landen in Centraal- en Oost-Europa vormen de voorwaartse linie. Polen zal veel tanks hebben. De meest geografisch beschutte landen zullen de versterking vormen voor wanneer dat nodig is. De minder kapitaal-krachtige landen in Centraal- en Oost-Europa zullen wellicht de meer personeelsintensieve, minder mobiele capaciteiten gaan uitbouwen en de technologisch meer geavanceerde landen met de meeste hightechcapaciteiten zullen ter ondersteuning gevraagd worden om alles in stand te houden.

Monsieur Miller, vous avez aussi évoqué "la question française", si on peut l'appeler comme cela.

Pour être bien clair, le gouvernement belge n'a pas reçu d'offre formelle, à la suite de notre appel d'offres, de la part du gouvernement français. Je le regrette. Cela aurait été beaucoup mieux d'avoir trois candidats à mettre en concurrence que deux. Pour des raisons sur lesquelles on peut spéculer, le gouvernement français a décidé de ne pas rejoindre la compétition jusqu'à la fin. Je le regrette mais on a lancé une compétition. On peut quand même difficilement l'arrêter avec des paramètres que le gouvernement belge a décidés après de longs débats en interne. D'ailleurs, on peut difficilement abandonner la procédure qu'on a nous-mêmes définie. En plus, ce n'était peut-être pas tellement diplomatique de la part de nos amis français de jouer le jeu comme cela a été

fait, en générant beaucoup d'attention médiatique, mais sans aller dans les détails techniques des dossiers.

La question des retombées économiques est aussi, bien entendu, d'une très grande importance.

On a apprécié, avec l'acquisition de la flotte F-16, quel rôle cela a joué pour notre secteur aéronautique. Je crois, dans ce contexte-là, que ce qui est très important, c'est qu'il faut toujours continuer à investir dans la poursuite des technologies parce qu'il est vrai, sur le plan européen, qu'il y a pas mal de débats sur les technologies du futur. Il y a l'avion franco-allemand que M. De Vriendt a aussi évoqué. Il y a tout le débat sur le développement des systèmes autonomes, sans pilote, etc. Je crois que, pour notre industrie, il est important qu'on investisse dans l'acquisition des technologies pour essayer de participer à toutes ces opportunités technologiques et industrielles du futur. Cela, on ne le fait pas simplement avec la prolongation de la durée de vie des technologies qui sont déjà bien connues de notre propre industrie.

D'ailleurs, en ce qui concerne l'initiative franco-allemande de développer un nouvel avion de chasse, j'aimerais attirer votre attention sur l'audition parlementaire qui s'est déroulée à l'été 2017 à Paris, à l'Assemblée nationale avec le général Lanata, le chef de l'armée de l'Air française. Il explique face aux parlementaires français, à vos collègues français, comment l'introduction des nouveaux systèmes est en train d'influencer le rapport de force entre différents pays européens. Il dit clairement que si nous ne faisons rien, nous retombons dans la deuxième classe. C'est dans ce contexte-là que le général Lanata dit qu'il faut investir dans le développement d'une nouvelle plate-forme d'avions de chasse. Je le comprends. C'est d'ailleurs une très bonne idée et on va voir où cela va nous mener mais pour être bien clair, développer un nouvel avion de chasse pour faire face à l'introduction de toutes sortes de technologies nouvelles, c'est un grand défi. Cela va prendre pas mal de temps. Je serais honnêtement extrêmement surpris s'il y avait un nouvel avion franco-allemand avant 2050.

Ce qui nous pose une question. Comment y aller? Entre là où l'on est maintenant et ce moment-là, ce qui est très théorique, il y a au moins une période d'une trentaine d'années, peut-être plus. Peut-être, ce projet va-t-il connaître ses propres enjeux? On peut aussi constater qu'on s'est engagé dans l'acquisition de l'Airbus A400M et

qu'il y a aussi des délais à ce niveau-là. Il y a également des problèmes techniques. Cela semble une constante dans le secteur aéronautique.

Une fois que notre flotte d'Airbus sera là, nous verrons jusqu'à quel point des adaptations, ça et là, seront nécessaires. Les hangars pour accueillir les avions seront agrandis, etc. Je suis optimiste en ce qui concerne la consolidation de la Défense à l'échelle européenne. Une très bonne initiative a été prise par la Commission européenne et le Fonds européen de Défense. Mais les retombées de cette initiative se feront sentir à l'horizon de plusieurs décennies. Cela ne résoudra pas nos problèmes actuels dans les années à venir.

Je pense avoir répondu à la plupart de vos questions.

01.14 Herman Matthijs: Mevrouw de voorzitter, dames en heren, er werd reeds heel wat gezegd, ik ga een aantal zaken vlug overlopen.

Met betrekking tot het Franse toestel Rafale deel ik de mening van collega De Vos.

Er werd ook een vraag gesteld over de rol van de Rekenhof.

De leiders van het Rekenhof zitten achter in de zaal. Zij komen straks nog aan het woord. Volgens mij is het Rekenhof een extern controleorgaan, dat afhankelijk is van de Kamer, maar dat hier een rol a posteriori heeft. Het probleem in dit land is dat men het Rekenhof voor alles en nog wat wilt inschakelen. Ik denk niet dat het een taak is van het Rekenhof om in de huidige omstandigheden reeds in het dossier mee te gaan rijden. In de Verenigde Staten en andere landen heeft men dat probleem opgelost. Daar heeft het Parlement een eigen begrotingsbureau. Mevrouw de voorzitter, het is misschien een suggestie om een parlementair federaal begrotingsbureau op te richten dat u uitgebreid kan ondersteunen met cijfers van ontvangsten, uitgaven en berekeningen. Dat mis ik hier. In de huidige omstandigheden is dit echter niet de taak van het Rekenhof, tenzij de heren achter in de zaal mij straks gaan tegenspreken.

Dan kom ik aan de vragen over de toekomst van de NAVO.

Ik zie momenteel geen probleem met betrekking tot de toekomst van de NAVO. Niemand stelt de NAVO in vraag. De laatste NAVO-top vond plaats in het nieuwe gebouw en er komt reeds een

tweede begin juli. Ik heb ook nog geen enkele nota gelezen van de regering-Trump-Pence dat men dat plots wilt afschaffen. Het is wel zo dat de Republikeinse kandidaten tijdens de verkiezingen van 2016, maar ook Hillary Clinton, Barack Obama en Bernie Sanders, hebben gezegd dat Europa meer geld op tafel moet leggen voor Defensie. Dat hebben ze allemaal gezegd. Niemand heeft echter gezegd dat de NAVO moet verdwijnen. Trouwens, de Amerikanen hebben er meer belang bij dat de NAVO blijft bestaan dan wordt afgeschaft.

Stel dat wij geen luchtmacht meer zouden hebben. Dat werd hier niet echt opgeworpen, maar wie gaat dan de politie van de lucht doen in dit land? Gaan wij dat dan uitbesteden aan Frankrijk, Duitsland, Nederland of Groot-Brittannië? Iemand zal het toch moeten doen. Dat is toch een van de taken van de overheid, de politie van de lucht. En daarvoor dient onder andere de luchtmacht.

Een aantal verkozenen zei dat 34 vliegtuigen weinig is. Als men dat vergelijkt met Nederland en zeker met Noorwegen, kopen wij bijzonder weinig toestellen. Dat is zelfs geen Wing, want een Wing bestaat uit 36 toestellen, als ik mij niet vergis, collega De Vos. Ik moet echter ook op het volgende wijzen. Ik ben even in de geschiedenis gedoken. Ook de F-16's zijn in twee pakketten gekocht, één pakket in de jaren 70 en één pakket in de jaren 80. Maar 34 is inderdaad wel weinig, dat moet ik ook toegeven.

Dan zijn er de economische compensaties.

Als men het boek leest, die economische compensaties spelen voor slechts 10 % mee. Ik weet ook wel dat dit verhaal in de praktijk veel meer gaat doorwegen. Natuurlijk zal nu ook moeten blijken uit het onderzoek van de twee overgebleven kandidaten wie het beste is, Lockheed Martin of het Eurofighter-concern. De economische compensaties gaan in de praktijk echter politiek gezien veel meer doorwegen dan de 10 % die het juridisch officieel is.

De vraag is gesteld naar een open, transparante, procedure.

Ik vind de procedure voor de F35 in dit land in vergelijking met de vele andere militaire aankoopprocedures van het verleden bijzonder open en transparant, daar blijf ik bij. Heb ik daarmee gepleit voor de F35? Neen. U moeten uitmaken of het de Eurofighter of de F35 wordt. Het zal één van de twee zijn, tenzij de regering zegt: wij kopen

niets, wij zien wel wat de volgende regering doet. Maar dat is niet de meest verstandelijke beslissing, meen ik.

Ik blijf er wel bij – ook collega De Vos heeft daar al op gewezen – dat de F35 van Lockheed Martin puur budgettair een belangrijk voordeel heeft: de aantallen. Men kan daar niet naast kijken. Dat was ook een groot voordeel bij de F-16. Dat is een nadeel bij de Rafale en ook bij de Eurofighter. Ik spreek mij niet uit over de technische kwaliteiten en dergelijke zaken. Ik wens ook te benadrukken dat in de jaren 70 heel veel artikels zijn verschenen over de F-16, die men toen niets vond. Vandaag zegt iedereen: dat was een goed vliegtuig, de afgelopen 40 jaar. Daar moet men dus mee oppassen, meen ik. De technologische evoluties zijn onmogelijk in te schatten. Mijn buurman zal daar wel verder op ingaan. Mevrouw de voorzitter, dames en heren, u wist in 1979 niet dat in de jaren 90 iedereen op GPS zou vliegen. Wat zal er allemaal mogelijk zijn? Dat er radar-geleide raketten zouden komen, kruisraketten, Tomahawks, dat was allemaal niet te voorspellen. De evolutie gaat zo snel. Dat maakt het ook budgettair moeilijk.

Het enige wat men budgettair kan plannen, is de aankooprijks van dat toestel. Wat het de komende jaren zal kosten aan werking en updates, kunt u nu onmogelijk becijferen. Zo zijn er tientallen voorbeelden, ook in niet-militaire dossiers in dit land. Bijvoorbeeld wat er zal gebeuren met de gebouwen van de federale overheid, of met de wegen van de Gewesten, dat is allemaal moeilijk te berekenen op dit ogenblik.

Kernwapens, daar ga ik overheen. Daar is alles over gezegd. Ik wens alleen te benadrukken dat wij daarover in de jaren 60 een akkoord hebben afgesloten. Ik kan enkel vaststellen, mevrouw de voorzitter, dames en heren, dat geen enkele Belgische regering, van welke samenstelling ook, dat akkoord ooit in twijfel heeft getrokken. Dat blijft bestaan zolang de Belgische regering het niet intrekt.

Over de administratieve procedure kan men in de IKW's natuurlijk vele discussies houden, maar wat is waarde van een IKW-vergadering? Zo zijn er misschien honderden per dag in dit land over alle regeringen samen. Uiteindelijk moeten de beslissingen genomen worden in een Ministerraad. Daar ligt de politieke verantwoordelijkheid. Die hebben de democratische legitimiteit. En ook in het Parlement. IKW's hebben niets te beslissen en niets uit te zoeken. Dat heeft volgens mij dan ook geen enkele waarde. Ook de verhouding tussen

IKW's en kabinetten, dat zijn uiteindelijk maar samenkomsten van kabinetten, maar daar kunnen geen beslissingen worden genomen.

Over de Europese dimensie, ik kan ook maar concluderen dat er geen Europees leger is. Collega De Vos heeft er terecht op gewezen dat de Fransen niet wilden meedoen aan de eerste versie van de Eurofighter en alleen verder wilden gaan. Nu ziet men dat heel dat Eurofighter-concept uiteenvalt, want ook Italië heeft het vaarwel gezegd. Premier Renzi heeft een belangrijk stuk F-35 binnengehaald.

Ik zie dat men in de rapporten van de Europese Commissie ook wijst op de gigantische problemen inzake harmonisatie van de Europese wapensystemen en alle mogelijke verschillende vliegtuigen, helikopters en tanks. Dat is allemaal juist, maar welk land zal daarin toegeven? Zullen de Fransen toegeven aan de Duitsers, de Britten aan de Fransen? Ik heb nog geen enkel initiatief gezien. De Franse vrouwelijke minister van Defensie en de Duitse vrouwelijke minister van Defensie willen praten over een zesde generatie gevechtsvliegtuigen. Het moet een Duits-Frans toestel worden. Dat zal dan iets zijn voor ten vroegste 2045. Ik concludeer dat ook dit dan weer een Frans-Duits onderonsje is. Waar laat dat de rest van Europa? Die moeten dat achteraf dan maar kopen. Maar goed, wij moeten nog zien of het er ooit van komt.

Als men de rapporten van de Europese Commissie goed bekijkt en naast de jaarverslagen van de NAVO legt, wie moet dan zorgen voor een Europees leger?

Het land in Europa met de belangrijkste defensie is Groot-Brittannië. Die gaan waarschijnlijk naar een brexit. Zullen zij dan nog meedoen? Dat is twijfelachtig. Dan schieten er nog 27 landen over in de Europese Unie, waarbij de Denen niet willen meedoen aan het Europees defensieagentschap. Zo komen we aan 26. Wij hebben nog zes neutrale landen, waaronder Zweden en Oostenrijk. Wij vallen dus terug op 20 landen en men mag niet vergeten dat Zweden een belangrijke militaire capaciteit heeft. Dan vallen we in het beste geval terug op 20, die samen nog niet aan een defensiebudget komen van 200 miljard euro per jaar. De Amerikanen zitten over de 600, als zij de graadmeter mogen zijn.

Indien wij naar een Europees defensiesysteem willen gaan, een Europees leger, dan ben ik daar niet tegen, maar ik moet u er wel op wijzen, en er zitten in de zaal toch een aantal budgettaire

specialisten onder de verkozenen des volks, dat ons land dan veel meer geld op tafel zal moeten leggen voor een Europees leger dan in de huidige omstandigheden bij de NAVO. De Verenigde Staten zeggen niet voor niets al jaren dat zij te veel geld op tafel moeten leggen voor de Europese verdediging.

Laat ons daar eerlijk over zijn. Ik ben niet tegen een Europees leger maar als men de cijfers en de feiten bekijkt, dan zal ook België veel meer geld op tafel moeten leggen voor de financiering van een Europees leger. Zijn wij daartoe bereid? Dat gaat dan over miljarden per jaar, op zijn minst vijf of zes miljard euro die we meer op tafel zullen moeten leggen. Ik meen dat we met die discussie zeker niet klaar zijn.

Mevrouw de voorzitter, ik meen dat ik hiermee geprobeerd heb om op zowat alles in te gaan.

01.15 Herman Terryn: Mevrouw de voorzitter, over de eerste opmerking van de heer De Vriendt wens ik geen uitspraak te doen. Ik voel mij daar niet toe geroepen. Ik ben een materiaalspecialist, ik ga geen uitspraak doen over de politieke noodzaak van de komst van die vliegtuigen.

Wat de technische vraag betreft, de vergelijking was wanneer men zijn wagen vervangt. Dat was een zeer goede opmerking. Ik wil erop wijzen dat de meeste mensen hun wagen – quasi iedereen hier – niet vervangen wegens materiaaltechnische redenen, dus wegens de carrosserie. Meestal is die immers gedesigned om veel langer mee te gaan. Een wagen wordt vervangen wegens andere technische redenen die te maken hebben met bijvoorbeeld elektronica, ruiten die niet meer naar beneden gaan, deuren die niet goed meer openen en zo verder. Het gaat dan om de technische randapparatuur. Verder gaat het over de performantie. Ik meen dat het daar in dit debat ook over gaat. De performantie heeft te maken met nieuwe implementaties in een wagen die u toelaten om bepaalde zaken te doen die u met uw oude wagen niet kunt doen. Ik meen dat deze vergelijking voor een stuk opgaat.

De tweede vraag was hoe men bepaalt dat iets aan het einde van zijn levensduur is gekomen.

Dat is een moeilijke vraag want het is altijd een overweging ten opzichte van het onderhoud. Dat is ook voor een wagen zo, men merkt dat die meer onderhoud nodig heeft. Zo moet men bijvoorbeeld sneller zaken laten oprispen voor men naar de controle gaat. Die vergelijking gaat deels op voor vliegtuigen. Alleen is het zo dat in de

vliegtuigwereld en in de burgerluchtvaart die ik beter ken de vliegtuigen om de zoveel jaar gestript worden. Ze worden volledig gestript en nagezien. Men weet waarnaar men moet kijken en ik vermoed dat dit voor de legervliegtuigen ook zo is. Ik heb uit het debat begrepen dat men alles uiteraard zo goed mogelijk documenteert. Daardoor weet men ook welke de zwakke plekken zijn. Het is zo dat de performantie van uw materialen daardoor wordt beperkt. Ik kan mij dan ook voorstellen dat men, zoals met de vergelijking met uw nieuwe wagen, met een ouder vliegtuig rustiger moet vliegen dan met een nieuw vliegtuig. Ik vond dat een logisch debat, zoals ik het heb kunnen volgen. Dit betekent dat, omwille van installatie van randapparatuur en performantie van materialen, de overweging ook is dat men met een nieuw vliegtuig met nieuwere materialen nieuwere performanties aankan.

Wat betreft de vraag van chroom-6+, vraag ik of u veel tijd heeft?

De chroom-6+ is een zeer moeilijk debat. Voor degenen die het zich herinneren, is het publiek daar zeer gevoelig voor geworden door de fameuze film van Erin Brockovich. Zij speelt een advocate. Er is een groot schandaal geweest in Amerika waarbij chroom-6 in het grondwater werd geloosd. Wat betreft de toestand rond chroom-6+ is het zo dat het afhankelijk is van de sectoren en de manier waarop het gebruikt wordt. Dit betekent dat het in de *automotive* wereld al jaren niet meer wordt gebruikt in Europa. Dit betekent dat men daar 100 % gerust mag zijn. In de bouw is het meer recent ingevoerd. De reden waarom men chroom-6+ wenst voort te zetten, heeft te maken met de performantie. Dit betekent dat het nog altijd het beste corrosiesysteem is. Daardoor komt het dat het in de luchtvaart is uitgesteld wegens *safety issues*. Die zijn ook terecht. Ik wens daar wel een oordeel over te geven, ik ben wel deskundig wat dat betreft. De reden dat het is uitgesteld, is dat men andere vormen van corrosie waarneemt die mogelijk *safety issues* kunnen veroorzaken en die ook de onderhoudskosten van de vliegtuigen enorm zullen verhogen. Om het dan helemaal heel complex te stellen – dat is een ander debat – is het zo dat Europa momenteel, bijvoorbeeld in de bouw, wel producten toelaat die op basis van chroom-6+-technologie worden ingevoerd. Wat betreft een bedrijf als Arcelor Mittal, waar hier lokaal productie is, plaatst hen dit in een inferieure concurrentiepositie. In de luchtvaart zal het ook zo zijn dat dit helemaal nog niet geldt in Amerika. Na 2023, tenzij de problematiek daar verandert, zal men vliegtuigen hebben die invliegen met chroom-6+, Boeings,

terwijl bijvoorbeeld Airbus dit niet meer mag gebruiken. Nogmaals, de problematiek is daar zeer complex.

Ik hoop dat ik daarmee op uw vragen heb geantwoord.

De **voorzitter**: Is er nog een collega met een prangende vraag?

01.16 Hendrik Bogaert (CD&V): Ik heb twee opvolgingsvragen.

De eerste is voor professor De Vos.

Wat is precies de juiste reden, *economy of scale* heb ik al als argument gehoord, waarom die Rafale dubbel zo duur is dan wat wij budgetteren in onze offerteaanvraag? Is dat puur schaal of zijn daarvoor nog andere objectieve redenen?

Dan heb ik nog een opvolgingsvraag voor professor Mattelaere in verband met het personeelsbeleid.

Het klopt dat wij zoeken naar voldoende mensen voor Defensie. Een evidente oplossing zou kunnen zijn dat wij de mensen wat langer laten werken. Hoe ziet u dat? Misschien willen andere panelleden daarover ook iets zeggen? In welke mate kan men bij Defensie langer werken? Tot welke leeftijd en in welke mate ziet u dat als zinvol?

01.17 Luc De Vos: De Rafale heeft in de eerste plaats te maken met de aantallen, de dimensie. Ook de houding van India, dat een beetje koppig is, dat zonder veel concurrentie voor de Rafale gekozen heeft. Als men geen concurrentie organiseert, betaalt men de prijs die men vraagt. De Fransen hebben daarover diplomatiek onderhandeld, veel meer dan commercieel of militair. Met de Rafale is de nucleaire capaciteit zeer belangrijk voor India, want India rekent erop dat haar nucleaire wapens vooral met vliegtuigen worden overgebracht. Vandaar die houding. Dus aantallen, maar ook een niet-rationele onderhandeling. Stel dat Frankrijk nu aan ons een gelijkaardig aantal zou verkopen voor minder dan de helft van de prijs, dan denk ik dat India niet erg gelukkig zou zijn.

01.18 Hendrik Bogaert (CD&V): Die prijs wordt niet gecompenseerd door compensaties?

01.19 Luc De Vos: Die compensatie is een hele discussie. Ik heb mij dat door een econoom laten uitleggen. De Franse compensatie bij ons zijn

vooral compensaties van al bestaande zaken die worden voortgezet. Als we niet kopen zullen ze dat niet meer doen.

SABCA is natuurlijk van Dassault, terwijl SONACA van het Waals Gewest is. Al lachende wordt altijd gezegd dat SONACA een staatsfirma met een privéhouding en SABCA een privéfirma met een staatshouding is, wat natuurlijk een boutade is.

01.20 Alexander Mattelaer: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Bogaert, ik dank u hartelijk voor uw vraag.

De discussie over zware beroepen en het verhogen van de pensioenleeftijd heeft natuurlijk belangrijke repercussies op de totale personeelsomvang van het ministerie van Landsverdediging. Wanneer wij de discussie of mensen al dan niet langer moeten werken uitzoeken naar de vraag welke operationele output Defensie als instituut kan waarmaken, dan stellen wij vast dat de hele discussie over de pensioenleeftijd een pertinente discussie is wanneer het over het beheer van de pensioenkosten gaat, maar dat het vanuit militair-strategisch perspectief eigenlijk uitstel van executie is.

Meer mensen in het leeftijdsegment boven de 56 jaar bij de structuur houden, is immers een probleem, want voor de operationele eenheden, zijnde de mensen die met het jachtvliegtuig vliegen en die het operationele werk in de *frontline* doen, zijn in hoofdzaak jongere mensen nodig. De output van Defensie of het zogeheten operationele vermogen van Defensie vanuit strategisch perspectief hangt dus vooral met het volume jongeren samen. Dat is het zorgwekkende *issue*, waarmee ik geen positie inneem in de discussie over de vraag hoelang mensen aan het werk moeten worden gehouden.

Ik ken persoonlijk veel militairen die niet graag op 56-jarige leeftijd op pensioen gaan. Kunnen mensen dus langer blijven werken? Sommigen kunnen dat heel zeker wel. Moeten wij Defensie echter als een *lifetime employer* conceptualiseren, waarbij alles wordt ingezet op mensen die heel jong in de structuur binnenkomen en tot helemaal op het einde van hun professionele carrière bij Defensie blijven? Daarvoor zijn er naar mijn mening ook andere opties.

Flexibilisering van statuten, dat is een discussie waarbij men goed moet waken over de aantrekkelijkheid van het militaire beroep. Door de voorbije afslanking van de personeelstructuur zat Defensie het voorbije decennium als organisatie in

een stramien van meer dan 1 000 afvoeiingen per jaar. Een decennium geleden waren er nog ongeveer 40 000 militairen, vandaag nog 30 000. De komende jaren accelereert die trend nog wegens de huidige leeftijdspiramide. Steeds minder geografische inplanting betekent ook langer woon-werkverkeer als militairen muteren van de ene functie naar de andere.

Defensie moet een aantrekkelijke werkgever kunnen blijven. Jonge mensen moeten een toekomst zien in Defensie. Daarvoor is er politieke ruggensteun nodig, zodat dit departement niet doodbloedt, wat een beetje de trend is van de voorbije jaren. Als men Defensie eenmaal als aantrekkelijke werkgever op de kaart kan zetten, kan men wellicht ook meer flexibiliteit realiseren in het beheren van militaire carrières.

Ik hoop dat ik daarmee een antwoord op uw vraag heb gegeven.

De **voorzitter**: Heren, ik wil u nogmaals danken om hier aanwezig te zijn in de commissie voor de Landsverdediging om met ons over dit dossier te debatteren.

02 Dossier met betrekking tot de vervanging van de F-16 vliegtuigen van de Luchtcomponent: hoorzitting met interne experts:

- de heer Eddy Van Der Meersch, inspecteur-generaal van Financiën;
- de heer Jozef Beckers, raadsheer in het Rekenhof.

02 Dossier concernant le remplacement des avions F-16 de la Composante Air: audition d'experts internes:

- M. Eddy Van Der Meersch, inspecteur général des Finances;
- M. Jozef Beckers, conseiller de la Cour des comptes.

De **voorzitter**: Collega's, de interne experts zitten intussen klaar.

Ik heet de heer Eddy Van Der Meersch, inspecteur-generaal van Financiën, en de heer Jozef Beckers, raadsheer in het Rekenhof, van harte welkom. Er zijn ook nog de heer Michiels en de heer Hermans.

Ik wil graag starten omdat u al zo lang heeft moeten wachten. Mijn verontschuldigheden daarvoor, het is fijn dat u toch bent gebleven.

Ik geef eerst het woord aan de heer Eddy Van Der Meersch, inspecteur-generaal van

Financiën.

02.01 Eddy Van Der Meersch: De tussenkomst van de Inspectie van Financiën in het hier onderzochte dossier is neergeschreven in het advies van 30 januari 2017 met betrekking tot het opstarten van de procedure van de vervanging van de F-16 en de bijhorende ondersteuning. Gelet op de voorbije discussies wil ik erop wijzen dat dit advies gesitueerd is ná de beslissing van de kern van december 2015 om 34 gevechtsvliegtuigen aan te kopen en vóór de recente gebeurtenissen met betrekking tot de levensduur.

Voor het overige ben ik uitgenodigd om vragen van de leden van de Kamercommissie te beantwoorden.

02.02 Jozef Beckers: Het is de tweede maal dat ik word uitgenodigd op een hoorzitting in deze commissie. De vorige keer was op 5 oktober 2016. Ik wil nog even herinneren aan wat ik toen gezegd heb of niet gezegd heb. Toen heb ik gewezen op de wet op het Rekenhof, artikel 5. Het Rekenhof onderzoekt de wettigheid en de regelmatigheid van de uitgaven en ontvangsten van de Staat. Het Rekenhof controleert a posteriori de goede besteding van de rijksmiddelen. Het vergewist zich ervan dat de beginselen van zuinigheid, doeltreffendheid en doelmatigheid in acht worden genomen. De Kamer van Volksvertegenwoordigers kan het Rekenhof gelasten onderzoeken van het beheer uit te voeren bij de diensten en instellingen die aan zijn controles zijn onderworpen.

Ik heb in die bewuste commissievergadering ook gewezen op de wetgeving overheidsopdrachten. De algemene wetgeving op de overheidsopdrachten is niet van toepassing, de wet op de militaire aankopen van 13 augustus 2011. Ik heb er toen aan herinnerd dat de inbreng van het Rekenhof vooral – niet uitsluitend, het gaat niet over een doelmatigheidsonderzoek – budgettair gericht en van budgettair karakter is, "a posteriori", heb ik toen ook gezegd. Ik heb ook vermeld dat er een commissie voor de Legeraankopen is. In het commissieverslag staat ook letterlijk: "Het Rekenhof zal uiteraard de opdracht hebben de verzoeken die het van de Kamer via een resolutie zou ontvangen, uit te voeren binnen de perken van zijn wettelijke bevoegdheden." Voor het Rekenhof tellen dus feiten, data en wetten. Wij zijn het eerste huis dat wetten moet respecteren.

Sinds 6 oktober 2016 hebben een aantal feiten plaatsgehad.

Ten eerste, op 17 maart 2017 heeft de regering beslist tot de vervanging van de F-16. Daarna heeft zij de Request for Government Proposal uitgestuurd.

Ten tweede, de wet van 23 mei 2017 houdende de militaire programmering voor de periode 2016-2030 is voor ons bijna een controlehandleiding. Die wet bepaalt de nodig geachte investeringen in hoofdmaterieel voor Defensie gedurende de periode 2016 tot 2030. De benodigde kredieten – woorden die altijd goed klinken bij ons – in vereffening, in betaling dus, voor de realisatie van het geheel van de in artikel 2 uitgedrukte investeringsdossiers voor de periode 2020-2030, uitgedrukt in constante euro 2015, bedragen 9,2 miljard.

Ik vermeld ook artikel 6 van deze wet, want dat is ook een handleiding voor ons: “De som van de vereffende bedragen van de in artikel 2 bedoelde investeringsdossiers, ingeschreven in de respectieve algemene uitgavenbegrotingen mag uitgedrukt in euro 2015 het bedrag van artikel 3 niet overschrijden. Indien er verschillen zijn inzake aankooprijzen van materieel kunnen de hiermee verbonden investeringsprogramma’s uitsluitend budgettair worden gecompenseerd binnen de betrokken dimensie. De minister van Defensie moet elk jaar aan de Kamer verslag uitbrengen over de uitvoering van dit investeringsplan.” Met andere woorden, de wet is voor ons een handleiding voor onderzoek.

Zoals ik op 5 oktober 2016 heb gezegd, zouden wij in het onderzoek van het Rekenhof over de begroting 2018 verslag uitbrengen over de militaire uitgaven. Wij hebben toen – het is daarnet al aangehaald – in onze commentaren bij de begroting van Landsverdediging de investeringen in het kader van het meerjarenplan Strategische Visie van Defensie uiteengezet en onderzocht. Wij hebben vastgesteld dat er 9,5 miljard vastleggingskredieten vermeld staan. De kritische noot die wij daaraan toevoegen, is dat, gelet op het enorme budgettaire belang, de informatie in de begrotingsdocumenten wat aan de summiere kant was en dat wij zouden suggereren om daar wat meer gedetailleerde informatie te plaatsen in de context van de begrotingsbesprekingen. Wij hebben ook gezegd dat de militaire programmawet pas vanaf 2020 qua vereffeningen in werking zal treden. Daardoor is er dus een enorm verschil tussen 9,5 miljard vastleggingen en het bedrag aan vereffeningen in de begroting 2018.

We hebben ook verwezen naar het vorderingen-

saldo enzovoort. Wij hebben de begroting Landsverdediging 2018 eind vorig jaar onderzocht. De budgettaire realiteit van vandaag, is het grote vastleggingsbedrag in de begroting. Er is vandaag nog geen enkele vastlegging gedaan. Met andere woorden, er is nog geen enkele verbintenis aangegaan. Er is geen contract en er is dus nog geen euro vastgelegd voor de betrokken artikelen.

Wij hebben ons tot nu toe dus gehouden aan wat wij op 5 oktober 2016 in het vooruitzicht hadden gesteld. Ik heb het toen ook gezegd, wij onderzoeken of controleren beslist beleid, geen voorgenomen beleid. Wij auditeren enkel dat wat bestaat. Zijn er vliegtuigen gekocht? Neen. Is er een verbintenis? Neen. Is er een contract? Neen. Is er een vastlegging? Neen. Met andere woorden, over die beleidskwestie, over hoeveel vliegtuigen er gekocht moeten worden, wat het ambitieniveau is van Landsverdediging of welke vliegtuigen dat moeten zijn, hebben wij alleen de opinie die ik vandaag veel heb gehoord, namelijk dat dit een politieke beslissing is en zeker geen beslissing van een Rekenhof. We hebben ook geen adviesbevoegdheid over de opportuniteit of over beleidskeuzes die gemaakt moeten worden. Het opportuniteitsonderzoek is voor de Inspectie van Financiën, niet voor het Rekenhof. Als u toch een parallel wil trekken, een bedrijfsrevisor in een onderneming doet dat ook niet. Wij zijn bedrijfsrevisor voor de overheid. In een privébedrijf zegt de bedrijfsrevisor ook niet dat men blauwe tassen moet kopen in plaats van rode. Het is dus geen kwestie voor het Rekenhof om daarin tussen te komen.

Men had het daarstraks ook over dwingen van het Rekenhof. Er was iemand die zei dat het Rekenhof geklaagd heeft dat het te weinig personeel heeft. Dat heb ik nooit horen zeggen. Ik heb het in elk geval nooit gezegd. Waar hij dat haalt is mij een raadsel. Wat er misschien wel is gezegd is dat wij als Rekenhof niet over specialisten in *avionics*, in radarmogelijkheden of in het stealth-gehalte van de vleugels beschikken. Ik heb nooit gezegd dat wij te weinig personeel hebben, maar personeel gespecialiseerd in de thema's die ik opnoemde, hebben wij dus niet.

Er wordt soms aan de Nederlandse Rekenkamer gerefereerd. De jongste dagen stelde ik echter vast, in voorbereiding van deze dag, dat de website en dossiers van de Nederlandse Rekenkamer afgesloten zijn met veiligheidsclausules. Ik kan dus niets meer lezen over de F-35, maar ik weet niet hoe dat komt. Ik lees de ene veiligheidsclausule na de andere. Wel wil ik eens vragen wat er aan de hand is, een probleem met

de website of een probleem met de teksten.

In de vorige toelichting wees ik op de verschillen met de Nederlandse Rekenkamer. Als instelling zijn we wel vergelijkbaar, want beide zijn een rekenkamer. De Nederlandse Rekenkamer werkt echter bijvoorbeeld ook op vraag of op advies van een minister. In Nederland kan een minister aan de Rekenkamer advies vragen over beleidskwesties, wat bij ons niet kan. Na het aanhoren van alle uiteenzettingen, vorige week tot 23.00 uur en ook vandaag, voel ik mij nog minder op mijn plaats, aangezien de materie buiten de context van het Rekenhof valt.

Eens de overheidsopdracht toegekend is, op dit ogenblik, is er wel een taak voor het Rekenhof weggelegd, aangezien we dan zowel de budgettaire kwestie als de uitvoering van de overheidsopdracht zullen nagaan, de opvolging van de kredieten enzovoort. Die zaken zullen zeker aan bod komen, want het gaat niet alleen over de koop van de eeuw, maar waarschijnlijk ook over het onderzoek van de eeuw, ook voor ons. Na de toekenning wordt dus ons terrein betreden van overheidsopdrachten, budgettaire verwerking en uitvoering van de afgesloten akkoorden. Het is geen gewone overheidsopdracht, zoals ik daarstraks al zei, maar een opdracht tussen regeringen (MOU), wat niet hetzelfde is als een overheidsopdracht om iets te verwerven.

Tot daar gaat mijn inleiding.

02.03 **Peter Buysrogge** (N-VA): Mijnheer Van Der Meersch, mijnheer Beckers, vriendelijk bedankt voor de toelichting.

Ik wil me in eerste instantie bij jullie excuseren, niet alleen vanwege het gevorderde uur, maar ook vanwege de teneur. Ik verklaar me nader.

Mijnheer Beckers, ik vind het jammer dat u zichzelf moet herhalen. Ik vind het heel begrijpelijk van uw kant, maar ik vind het jammer dat u hier moet wachten om die herhaling te komen brengen.

Ik heb begrepen dat de oppositie wilde dat zowel de Inspectie van Financiën als het Rekenhof naar hier moesten komen om nog eens gehoord te worden. Ik ben benieuwd naar de vele vragen die er vanuit de oppositie zullen komen. Ik wil de oppositie vertegenwoordigd in de persoon van de heer Top er alleen op wijzen dat er goed moet worden gekeken naar wat de heer Beckers daarnet heeft gezegd. Hij heeft zich opnieuw

herhaald. Er is een hardleersheid bij de oppositie en vooral bij monde van de heer Top die voortdurend zegt dat het Rekenhof in de loop van de procedure moet worden betrokken. U hebt dat gedaan bij het voorstel van resolutie dat u hebt ingediend, u bent dat blijven doen, ook al had de heer Beckers zijn toelichting in de commissie gegeven.

Ik ben tevreden dat de heer Beckers hier heeft gezegd dat die controle enkel a posteriori gebeurt en niet a priori of in de loop van het proces. Mijnheer Beckers, ik ben ook tevreden met de verduidelijking die u daarnet hebt gebracht over de beschikbare middelen of over de personen. Bij de vorige sprekers werd inderdaad de indruk gewekt alsof een personeelstekort of wat dan ook aan de basis zou kunnen liggen van het niet betrokken willen worden in de loop van het proces.

Ik ben alleszins tevreden met uw antwoord en ik heb geen bijkomende vragen.

02.04 **Alain Top** (sp.a): Mijnheer Buysrogge, ik voel me niet aangesproken over uw opmerking over wie de heren heeft gevraagd. Iedereen is vrij om naar een mening te vragen.

Ik was niet verrast over de uitleg van de heer Beckers. Ik herhaal nogmaals wat ik daarstraks heb gezegd. De Kamer heeft als wetgevende instantie de mogelijkheden om of het Rekenhof bevoegd te maken of zelfs de wet te wijzigen of de middelen te zoeken om eventueel een objectieve neutrale controle uit te voeren.

Mijnheer Beckers, u gaf alleen een antwoord met betrekking tot de huidige ...

(...): (...)

02.05 **Alain Top** (sp.a): Het was geen wetsvoorstel.

Als u zelfs niet akkoord gaat met een resolutie, moet u niet verder gaan.

Ten tweede, mijnheer Beckers, u gaf inderdaad een antwoord op de vragen die de vorige keer reeds gesteld werden. Ik ben niet verrast hier vandaag opnieuw een antwoord te krijgen in dezelfde zin.

Mijnheer Van Der Meersch van de Inspectie van Financiën, u zei daarstraks dat het enige advies dat gegeven werd in het dossier, dateert van begin 2017, naar aanleiding van de beslissing van de regering om het *request* te lanceren.

Ik wil nog even teruggaan naar een ander advies, dat u schreef in 2016 als Inspecteur van Financiën bij een wet die hier ook ter sprake is gekomen, namelijk de militaire programmawet. In het advies staat daar dat u geen fundamentele opmerkingen hebt bij de wet. Dat verwondert mij een beetje, aangezien de Raad van State wel opmerkingen heeft en zegt dat het indruist tegen de artikelen 174 en 191 van de Grondwet, waar de link wordt gemaakt met het feit dat de begrotingen jaarlijks worden goedgekeurd, en tegen artikel 172.

Waarom hebt u in uw advies niet opgemerkt dat de bepalingen mogelijk in strijd zijn met die artikelen van de Grondwet, wat de Raad van State wel heeft opgemerkt? De Raad van State zegt dat de door de regering afgekondigde wet waarin 9 miljard aan militaire investeringen wordt ingeschreven, geen juridisch afdwingbare waarde heeft.

02.06 Hendrik Bogaert (CD&V): Ik heb een vraag voor de heer Beckers.

De commissie voor de Landsverdediging is al een tijdje op zoek naar antwoorden. Er worden ons een case A en een case B voorgelegd, met heel wat cijfers, die op en af gaan. Zou u ingaan op vragen van individuele parlementsleden, bijvoorbeeld uit de commissie voor de Landsverdediging, om cijfermateriaal te verkrijgen?

02.07 Eddy Van Der Meersch: Ik heb die opmerking niet gemaakt, omdat de wet op de militaire programmering veeleer indicatief aangeeft in welke investeringen er voorzien wordt. Het is geen wettelijke verplichting om die investeringen daadwerkelijk uit te voeren in het daarbij vermelde jaar. Bovendien stelt de wet ook specifiek dat daarmee de kredieten in de algemene uitgavenbegroting niet zijn ingeschreven, maar dat elk jaar opnieuw de procedure via de regering en via het Parlement om de kredieten per jaar vast te stellen, zal verlopen.

We hebben ook gezien bij de begrotingscontrole 2018 dat er al heel wat wijzigingen zijn geweest ten opzichte van het initiële krediet 2018. Er zijn misschien nog geen vastleggingsmiddelen gebruikt, maar er zijn wel al dossiers gelanceerd die mogelijk nog niet genotificeerd zijn maar wel goedgekeurd door de Ministerraad. Dat is bijvoorbeeld het geval met de Multi Role Tanker Transport. Het bedrag ligt vast en het krediet in de algemene uitgavenbegroting 2018 is intussen

herzien.

02.08 Jozef Beckers: Ik denk dat u refereert aan het inzagerecht, de consultatie van stukken in het Rekenhof, mijnheer Bogaert.

Hier, in dit geval, hebben wij geen audit gedaan, dus hebben wij geen *audit evidence*. Alle *audit evidence* is open voor parlementsleden. Wat er dus wel open is, zijn de stukken, die wij hebben gebruikt voor ons begrotingsadvies over de begroting 2018 en weldra over de aanpassing van de begroting 2018, mocht er een stuk in staan over het gedeelte Landsverdediging, waarover wij over een aantal weken, in mei, verslag zullen uitbrengen aan de Kamer. Over dit dossier hebben wij geen audit op dit moment, dus is er geen *audit evidence*, die kan worden geconsulteerd.

02.09 Tim Vandenput (Open Vld): Ik dank, ten eerste, de heren om hier zo laat aanwezig te zijn voor een *non issue*, tenminste voor hen. Auditeurs van het Rekenhof hebben al meermaals gezegd aan de Kamer dat zij maar in actie kunnen treden nadat engagementen zijn genomen. Dank u nogmaals, mijnheer Beckers, om dit hier te komen toelichten.

Ten tweede, de Inspectie van Financiën heeft een positief advies gegeven bij de aankoopprocedure. Ik ben blij dat dat is gebeurd, want alle partijen van de meerderheid, ook de mijne, zijn er hevig voorstander van om de vliegtuigen te vervangen door nieuwe vliegtuigen. De twee dagen met hoorzittingen hebben dat nog duidelijker gemaakt, nu we verschillende mensen hebben gezien van onder andere Defensie en de leverancier. Ik wil nogmaals bevestigen dat we voor ons part gewoon voortdoen met de vervanging van onze F-16's. Ik ben blij dat de financiële experts ook in lijn liggen met die beslissing.

02.10 Richard Miller (MR): Madame la présidente, à mon tour de remercier nos orateurs.

Je leur dis le regret qui est le mien puisque, même si j'ai beaucoup de respect pour M. Top, qui représente l'opposition, je dois bien reconnaître que je suis le seul parlementaire francophone à être présent. Cela signifie que les trois partis d'opposition francophones n'ont pas jugé utile de venir vous poser des questions. Je le regrette profondément.

De voorzitter: Geachte sprekers, op mijn beurt wil ik u bedanken voor uw aanwezigheid en voor het feit dat u alles nog eens heel duidelijk hebt

herhaald.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.49 uur.

La réunion publique de commission est levée à 18.49 heures.