

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

26 februari 2015

**GEDACHTEWISSELING**

**over de voorbereidende rondvraag die door de Belgische Defensie werd toegestuurd aan buitenlandse staatsagentschappen in het kader van het dossier van de vervanging van de F-16 vliegtuigen**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE  
VOOR DE LANDSVERDEDIGING  
UITGEBRACHT DOOR  
DE HEREN **Sébastien PIRLOT** EN  
**Dirk VAN MECHELEN**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzettingen .....	3
II. Gedachtewisseling .....	6
A. Betogen van de leden .....	6
B. Antwoorden van de minister .....	26
BIJLAGE: <i>Belgian Defence – Air Combat Capability Successor Program – Preparation Survey</i> .....	33

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

26 février 2015

**ÉCHANGE DE VUES**

**sur la demande préparatoire d'informations envoyée par la Défense belge à des agences étatiques étrangères dans le cadre du dossier du remplacement des avions F-16**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DE LA DÉFENSE NATIONALE  
PAR  
MM. **Sébastien PIRLOT**  
ET **Dirk VAN MECHELEN**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposés introductifs .....	3
II. Échange de vues .....	6
A. Interventions des membres .....	6
B. Réponses du ministre .....	26
ANNEXE: <i>Belgian Defence – Air Combat Capability Successor Program – Preparation Survey</i> .....	33

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/  
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Karolien Grosemans

**A. — Vaste leden / Titulaires:**

N-VA	Peter Buysrogge, Karolien Grosemans, Renate Hufkens, Johan Klaps
PS	Julie Fernandez Fernandez, Sébastien Pirlot, Eric Thiébaud
MR	Denis Ducarme, Damien Thiéry, Sophie Wilmès
CD&V	Wouter Beke, Veli Yüksel
Open Vld	Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput
sp.a	Alain Top
Ecolo-Groen	Benoit Hellings
cdH	Georges Dallemagne

**B. — Plaatsvervangers / Suppléants:**

Rita Gantois, Peter Luyckx, Wouter Raskin, Kristien Van Vaerenbergh, Jan Vercammen
Philippe Blanchart, Gwenaëlle Grovonius, Alain Mathot, Özlem Özen
Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Gilles Foret, Benoît Friart
Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer
Nele Lijnen, Ine Somers, Luk Van Biesen
David Geerts, Dirk Van der Maelen
Wouter De Vriendt, Evita Willaert
Francis Delpérée, Vanessa Matz

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
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

*Afkortingen bij de nummering van de publicaties:*

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 <sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

*Abréviations dans la numérotation des publications:*

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 <sup>e</sup> législature, suivi du n <sup>o</sup> de base et du n <sup>o</sup> consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

*Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers*

Bestellingen:  
Natieplein 2  
1008 Brussel  
Tél. : 02/ 549 81 60  
Fax : 02/549 82 74  
www.dekamer.be  
e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

*Publications officielles éditées par la Chambre des représentants*

Commandes:  
Place de la Nation 2  
1008 Bruxelles  
Tél. : 02/ 549 81 60  
Fax : 02/549 82 74  
www.lachambre.be  
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft tijdens haar vergaderingen van 7 en 21 januari en 11 februari 2015 een gedachtewisseling met de minister van Defensie, belast met Ambtenarenzaken, gehouden over de voorbereidende rondvraag die Defensie heeft gestuurd aan buitenlandse staatsagentschappen in het kader van het dossier van de vervanging van de F-16 jachtvliegtuigen (zie bijlage: *Belgian Defence — Air Combat Capability Successor Program — Preparation Survey*).

De heren Alain Top en Dirk Van der Maelen hebben tijdens de vergadering van 7 januari een verzoek ingediend om de Juridische dienst van de Kamer de vraag te stellen of de voorafgaande goedkeuring van de Ministerraad vereist was bij de marktverkenning die in de loop van 2014, door middel van die rondvraag, is georganiseerd in het kader van de vervanging van de F-16 gevechtsvliegtuigen.

Een uitgebreide gedachtewisseling heeft hierover plaatsgehad en de commissie heeft vervolgens ingestemd met het verzoek van de heren Top en Van der Maelen.

De Juridische dienst van de Kamer heeft op 12 januari 2015 zijn advies uitgebracht en geconcludeerd dat "Aangezien dergelijke marktverkenningen voorafgaan aan het opstarten van de gunningsprocedure, zijn zij niet onderworpen aan voorafgaande goedkeuring door de Ministerraad op grond van het koninklijk besluit van 3 april 2013 [betreffende de tussenkomst van de Ministerraad, de overdracht van bevoegdheid en de machtigingen inzake de plaatsing en uitvoering van overheidsopdrachten, ontwerpenwedstrijden en concessies voor openbare werken op federaal niveau (*Belgisch Staatsblad* van 16 april 2013)].

## I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN

*De heer Steven Vandeput, minister van Defensie, belast met Ambtenarenzaken, benadrukt het onderscheid tussen enerzijds een eigenlijke gunningsprocedure, waarbij het koninklijk besluit van 3 april 2013 betreffende de tussenkomst van de Ministerraad, de overdracht van bevoegdheid en de machtigingen inzake de plaatsing en de uitvoering van overheidsopdrachten, ontwerpenwedstrijden en concessies voor openbare werken, op federaal niveau van toepassing is en anderzijds de marktverkenning vóór het aanvatten van een gunningsprocedure die Defensie over de vervanging van de F-16 heeft ondernomen en zijn rechtsgrond vindt in het koninklijk besluit van 23 januari 2012 over de plaatsing overheidsopdrachten en bepaalde opdrachten voor*

MESDAMES, MESSIEURS,

Au cours de ses réunions des 7 et 21 janvier et 11 février 2015, votre commission a organisé un échange de vues avec le ministre de la Défense, chargé de la Fonction publique, au sujet de la demande préparatoire d'informations envoyée par la Défense belge à des agences étatiques étrangères dans le cadre du dossier du remplacement des avions de chasse F-16 (voir l'annexe: *Belgian Defence — Air Combat Capability Successor Program — Preparation Survey*).

Au cours de la réunion du 7 janvier, MM. Alain Top et Dirk Van der Maelen ont introduit une demande visant à solliciter l'avis du service juridique de la Chambre sur le point de savoir si la prospection organisée dans le courant de 2014, moyennant cette demande d'informations, dans le cadre du remplacement des avions de combat F-16 aurait dû recevoir l'approbation préalable du Conseil des ministres.

Cette question a fait l'objet d'un long échange de vues à l'issue duquel la commission a accédé à la demande de MM. Top et Van der Maelen.

Le 12 janvier 2015, le service juridique de la Chambre a rendu un avis dans lequel il conclut qu'"étant donné qu'elles précèdent le lancement de la procédure de passation, ces prospections du marché ne sont pas soumises à l'accord préalable du Conseil des ministres prévu par l'arrêté royal du 3 avril 2013 [relatif à l'intervention du Conseil des ministres, aux délégations de pouvoir et aux habilitations en matière de passation et d'exécution des marchés publics, des concours de projets et des concessions de travaux publics au niveau fédéral (*Moniteur belge* du 16 avril 2013)].

## I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS

*M. Steven Vandeput, ministre de la Défense, chargé de la Fonction publique, souligne qu'il convient de distinguer, d'une part, la procédure de passation proprement dite, qui est soumise à l'application de l'arrêté royal du 3 avril 2013 relatif à l'intervention du Conseil des ministres, aux délégations de pouvoir et aux habilitations en matière de passation et d'exécution des marchés publics, des concours de projets et des concessions de travaux publics au niveau fédéral, et, d'autre part, la prospection du marché effectuée par la Défense préalablement au lancement d'une procédure de passation en vue du remplacement des F-16, dont le fondement juridique réside dans l'arrêté royal du 23 janvier 2012 relatif à la passation des marchés*

werken, leveringen en diensten op defensie- en veiligheidsgebied (*Belgisch Staatsblad* van 1 februari 2012).

\*  
\* \*

*Kolonel Harold Van Pee*, hoofd van het projectbureau op de Defensiestaf belast met het dossier van de vervanging van de F-16, wijst de commissie er op dat Defensie niet zozeer op zoek is naar een overeenkomst met een constructeur van gevechtsvliegtuigen, maar eerder naar een overeenkomst met andere overheden (buitenlandse staatsagentschappen). Het proces dat Defensie heeft uitgetekend loopt tot 2016 en gaat veel verder dan de loutere aanschaf van een nieuw type vliegtuig.

Er zullen daarbij drie fases worden onderscheiden, die telkens bekrachtigd moeten worden door een formele beslissing in de Ministerraad: een voorbereidende fase, een programmafase en ten slotte een verwerfingsfase. De voorbereidende rondvraag (*preparation survey*) die Defensie heeft georganiseerd, heeft als enige doel om de markt van de gevechtsvliegtuigen zo goed mogelijk te leren kennen. Met de gegevens uit de marktverkenning moet de volgende fase — de programmafase — worden aangevat.

De Belgische Defensie moet veel verder kijken dan naar een louter nieuw type vliegtuig. Er zijn allerhande subsystemen en bewapening, die hoogtechnologisch zijn en onderworpen aan exportlicenties. Er is een overheid nodig die de diverse systemen integreert op het toestel. Er moeten data worden geleverd, bijvoorbeeld geodata, die niet afkomstig zijn van een vliegtuigfabrikant. Bevriende overheden moeten die leveren. Nieuwe vliegprocedures moeten worden op punt gesteld, net zoals de training en logistieke ondersteuning. Ook hier is multinationale samenwerking aangewezen, aangezien de Belgische luchtmacht ook in de toekomst vooral in internationaal verband zal optreden en pas op internationale schaal schaalvoordelen zullen optreden.

Defensie heeft bij de marktverkenning vijf vliegtuigtypes weerhouden die in 2020 nog in productie zullen zijn en gebruikt of overwogen worden door de Belgische NAVO-partners: Gripen (Saab), F-35 (Lockheed Martin), Rafale (Dassault), Super Hornet (Boeing) en Eurofighter Typhoon (BAE Systems, Airbus en Alenia Aermacchi). Telkens heeft de Belgische Defensie met een staatsagentschap contact gehad. De Defensiestaf heeft een specifieke structuur hiertoe opgericht, bestaande uit een

publics et de certains marchés de travaux, de fournitures et de services dans les domaines de la défense et de la sécurité (*Moniteur belge* du 1<sup>er</sup> février 2012).

\*  
\* \*

*Le colonel Harold Van Pee*, chef du bureau de projet de l'État-major de la Défense chargé du dossier du remplacement des F-16, attire l'attention de la commission sur le fait que ce n'est pas tant avec un constructeur d'avions de combat, mais plutôt avec d'autres autorités (agences étatiques étrangères), que la Défense ambitionne de conclure un contrat. Le processus défini par la Défense, qui se poursuivra jusqu'en 2016, va bien au-delà de la simple acquisition d'un nouveau type d'avion.

Ce processus se déroulera en trois phases, qui devront chaque fois être validées par une décision formelle prise en Conseil des ministres: une phase préparatoire, une phase de programme et une phase d'acquisition. La demande préparatoire d'informations (*preparation survey*) organisée par la Défense vise uniquement à appréhender aussi précisément que possible le marché des avions de combat. Les données recueillies lors de la prospection du marché devront permettre d'entamer la phase suivante (phase de programme).

La Défense belge ne doit certainement pas se limiter à rechercher un nouveau type d'avion. Il existe toutes sortes de sous-systèmes et d'armements de haute technologie qui sont soumis à des licences d'exportation. Il faut une autorité chargée d'intégrer les différents systèmes dans l'appareil. Certaines données — telles que des données spatiales, par exemple — qui ne proviennent pas d'un constructeur d'avions doivent être fournies. Ces données doivent être fournies par des autorités amies. De nouvelles procédures de vol doivent être mises au point. Il en va de même en ce qui concerne l'entraînement et le soutien logistique. La coopération multinationale est aussi recommandée en l'espèce, étant donné que dans le futur également, la force aérienne belge interviendra surtout dans un contexte international et que ce n'est qu'au niveau international que des économies d'échelle pourront être réalisées.

Lors de la prospection du marché, la Défense a retenu cinq types d'avions qui seront encore produits en 2020 et que les partenaires belges de l'OTAN utilisent ou envisagent d'utiliser: Gripen (Saab), F-35 (Lockheed Martin), Rafale (Dassault), Super Hornet (Boeing) et Eurofighter Typhoon (BAE Systems, Airbus et Alenia Aermacchi). La Défense belge a eu des contacts avec une agence étatique pour chacun de ces types d'appareils. L'état-major de la Défense a créé à cet

stuurgroep, een projectbureau en drie gespecialiseerde werkgroepen.

De huidige F-16 vliegtuigen hebben bij ongewijzigd gebruik een levensduur tot 2023-2029, met 8 000 vliegtuigen. Het zal gezien de nodige voorbereiding ongeveer vier jaar vergen tussen de ondertekening van de overeenkomst van Staat tot Staat (*memorandum of understanding*) en de levering van de eerste vliegtuigen. De ondertekening vindt dus *idealiter* plaats in 2018. De twee jaren daarvoor, de eigenlijke gunningsprocedure, moeten worden gereserveerd voor de voorbereidende administratieve procedures. De programmafase is dan bedoeld om van de huidige vijf tot één specifieke constructeur te komen. En om ten slotte tot die programmafase te kunnen komen, wacht Defensie op de nieuwe strategische visie op lange termijn over het ambitieniveau voor de Belgische strijdkrachten. In 2015 zal de minister hierover een document neerleggen.

De voorbereidende fase is heel belangrijk en tracht aan de hand van de rondvraag de huidige markt te kennen. Defensie vertrekt daarbij van het huidige ambitieniveau en vraagt naar het aanbod van de vijf geselecteerde constructeurs. Specifieke technische vereisten werden door Defensie niet opgelegd. Medio december 2014 zijn alle antwoorden geleverd. Dergelijke manier van werken is een nieuwe aanpak, ook voor de producenten. Op basis van deze marktverkenning zal Defensie dan ook geen klassering maken of sommige van deze vijf constructeurs al uitsluiten van de komende programmafase.

In de eigenlijke programmafase zal de Belgische Defensie haar eigen ambitieniveau moeten bekendmaken. Deze fase zal aanvangen door een beslissing in de Ministerraad, met inbegrip van het budgettaire kader en de spreiding van de budgettaire inspanning over diverse begrotingsjaren. Na afloop van de programmafase zal een beoordeling worden gemaakt van de vijf constructeurs en zal de Ministerraad één of meerdere constructeurs weerhouden voor de verwervingsfase.

De rondvraag van de voorbereidende fase vertrekt van de huidige budgettaire en militaire capaciteit, met inbegrip van de recente inzet van de Belgische F-16's. De huidige ambitie is om op ieder moment een tweetal vliegtuigen klaar te hebben voor onmiddellijk gebruik en om tegelijk maximaal een tiental vliegtuigen te laten opereren over een of twee locaties. Defensie vraagt iedere fabrikant hoeveel van hun toestellen nodig zouden zijn om de huidige ambities vol te houden, hoe dit alles concreet wordt onderhouden en dit voor de komende 10 tot 20 jaar. Er wordt ook gevraagd naar de toekomstige logistieke ondersteuning en de mogelijke

effet une structure spécifique composée d'un groupe de pilotage, d'un bureau de projet et de trois groupes de travail spécialisés.

S'ils continuent à être utilisés comme ils le sont aujourd'hui, les F-16 actuels seront encore opérationnels jusqu'en 2023-2029 (8 000 heures de vol). Eu égard aux préparatifs nécessaires, les premiers avions ne pourront être livrés que quatre ans environ après la signature du contrat d'État à État (*memorandum of understanding*). Le contrat devrait donc idéalement être signé en 2018. Les deux années qui précèdent (procédure de passation proprement dite) devront être consacrées aux procédures administratives préparatoires. La phase de programme servira à choisir un constructeur spécifique parmi les cinq actuellement retenus. Pour pouvoir développer cette phase de programme, la Défense attend la nouvelle vision stratégique à long terme relative au niveau d'ambition fixé pour les forces armées belges. Le ministre déposera en 2015 un document en la matière.

La phase préparatoire est cruciale et se fonde sur le questionnaire pour tenter de connaître le marché actuel. Pour ce faire, la Défense se base sur le niveau d'ambition actuel et demande l'offre des cinq constructeurs sélectionnés. La Défense n'a pas formulé d'exigences techniques spécifiques. Toutes les réponses ont été rendues à la mi-décembre 2014. Ce mode de travail constitue une nouvelle approche, pour les fabricants également. Sur la base de cette prospection du marché, la Défense n'effectuera dès lors pas de classement ou n'exclura pas d'emblée certains de ces cinq constructeurs de la prochaine phase du programme.

Dans cette phase du programme, la Défense belge devra faire connaître son propre niveau d'ambition. Cette phase débutera par une décision prise en Conseil des ministres, y compris concernant le cadre budgétaire et l'étalement de l'effort budgétaire sur plusieurs années. Au terme de la phase du programme, les cinq constructeurs seront évalués et un ou plusieurs constructeurs seront retenus par le Conseil des ministres pour la phase d'acquisition.

Le questionnaire de la phase préparatoire se base sur la capacité budgétaire et militaire actuelle, en ce compris le récent déploiement des F-16 belges. L'ambition actuelle est d'avoir à disposition, à tout moment, deux avions pour une utilisation immédiate et de laisser opérer simultanément une dizaine d'avions maximum sur un ou plusieurs sites. La Défense demande à chaque fabricant combien de leurs appareils seraient nécessaires pour réaliser les ambitions actuelles et comment leur entretien se fera concrètement au cours des 10 à 20 prochaines années. Il est également demandé comment se déroulerait le futur soutien logistique et la



multinationale samenwerking. Wat is ten slotte de geraamde kostenstructuur?

Niet alle vijf constructeurs hebben op gelijke mate geantwoord, zo heeft niet iedereen prijsinformatie of vertrouwelijke informatie willen geven. Dit is niet abnormaal, aangezien de Belgische overheid zich met deze marktverkenning nog niet heeft geëngageerd. Deze informatie blijft op vraag van de constructeurs strikt vertrouwelijk. Deze marktverkenning zal toelaten om bij de volgende fase meer gerichte vragen te stellen aan de diverse constructeurs.

## II. — GEDACHTEWISSELING

### A. Betogen van de leden

*De heer Peter Buysrogge (N-VA)* verwijst naar de inleidende uiteenzetting van de minister en de kolonel waarin duidelijk werd geschetst wat de stand van zaken is van het dossier. In dit verband werd het advies van de Juridische dienst van de Kamer ingewonnen op verzoek van de heren Top en Van der Maelen. Dit advies bevestigt enkel wat de minister van in het begin reeds heeft voorgehouden, te weten dat er op dit ogenblik enkel maar sprake is van een marktverkenning zonder dat de gunningsprocedure formeel zou zijn opgestart. De spreker vraagt wel dat de Kamer betrokken zou blijven bij het vervolg van de procedure.

*De heer Sébastien Pirlot (PS)* beklemtoont dat de regering zich ertoe heeft verbonden de F-16's te vervangen. Vijf verschillende toestellen worden momenteel bestudeerd. Het model dat zal worden gekozen om de F-16's op te volgen, moet in 2018 worden aangewezen om het vervangingstijdpad — tussen 2023 en 2029 — in acht te nemen. Het aankoopbedrag daarvan wordt op vier miljard euro geraamd. Defensie moet echter strategische keuzes maken tussen forse bezuinigingen en gigantische investeringen. De PS-fractie wijst deze aankoop niet principieel af, maar hij moet wel binnen bepaalde begrenzungen gebeuren. Om die begrenzungen te bepalen, is het wel noodzakelijk dat men een duidelijk inzicht in dit dossier krijgt.

In die netelige context moet men vaststellen dat de minister een antwoord op de gestelde vragen heeft gekregen. Alle bedrijven waarmee voor de potentiële vervanging van de F-16's contact werd opgenomen, hebben immers op die bewuste rondvraag geantwoord. Tijdens de debatten over zowel het regeerakkoord, de beleidsnota als de begroting van Landsverdediging

possible coopération multinationale. Enfin, quelle est l'estimation de la structure des coûts?

Les cinq constructeurs n'ont pas tous répondu de la même manière. Certains n'ont par exemple pas voulu fournir d'informations sur le coût ou d'informations confidentielles. Ce n'est pas illogique, étant donné qu'en procédant à cette prospection de marché, le gouvernement belge ne s'est pas encore engagé. À la demande des constructeurs, cette information reste strictement confidentielle. Cette prospection de marché permettra, lors de la phase suivante, de poser des questions plus ciblées aux différents constructeurs.

## II. — ÉCHANGE DE VUES

### A. Interventions des membres

*M. Peter Buysrogge (N-VA)* renvoie à l'exposé introductif du ministre et du colonel, qui décrit clairement l'état d'avancement du dossier. À cet égard, l'avis du service juridique de la Chambre a été recueilli à la demande de MM. Top et Van der Maelen. Cet avis ne fait que confirmer ce que le ministre affirme depuis le début, à savoir qu'il n'est question, en ce moment, que d'une prospection du marché, et que la procédure d'attribution n'a pas encore formellement commencé. L'intervenant demande cependant que la Chambre soit associée à la suite de la procédure.

*M. Sébastien Pirlot (PS)* souligne que le gouvernement s'est engagé à remplacer les F-16. Cinq appareils différents sont à l'étude. Le modèle qui sera choisi pour succéder aux F-16 doit être désigné en 2018 pour respecter le calendrier de remplacement, entre 2023 et 2029. Le montant de cet achat est estimé à quatre milliards d'euros. Cependant, entre économies sévères et investissements colossaux, la Défense doit donc faire des choix stratégiques. Le groupe PS n'est pas fermé à cet achat "sur le principe" mais celui-ci doit respecter certaines balises. Mais pour déterminer ces balises, faudrait-il encore y voir clair dans ce dossier.

C'est dans ce contexte lourd qu'il faut constater que le ministre a reçu une réponse aux questions posées. En effet, toutes les sociétés contactées pour le remplacement potentiel des F-16 ont répondu à ce fameux questionnaire. Durant les débats tant sur l'accord de gouvernement, que sur sa note de politique générale, que sur le budget de la Défense nationale les députés

hebben de volksvertegenwoordigers geen enkel antwoord gekregen in verband met die nochtans peperdure vervanging.

Uit budgettair oogpunt weet de commissie ondanks de begrotingsdebatten nog altijd niet hoe deze regering van plan is de aanzienlijke investeringen, zoals de nochtans in het regeerakkoord opgenomen vervanging van de F-16's of van de fregatten, te financieren.

Het valt integendeel te vrezen dat de kosten voor die gigantische investeringen naar de volgende regering worden doorgeschoven zonder dat vandaag ook maar enige strategische keuze wordt gemaakt, behalve de opdoeking van de medische component en de afschaffing van de taken op het stuk van hulp aan de natie.

Bovendien wordt in het regeerakkoord gesteld dat voor grote investeringen zal worden gezocht naar alternatieve financieringsmethoden. Het is nog altijd niet duidelijk wat die zin nu eigenlijk betekent.

Uit strategisch en technisch oogpunt is het ook geen sinecure daar een klare kijk op te hebben.

Reeds tijdens de vorige regeerperiode heeft de PS-fractie altijd een duidelijk standpunt ingenomen toen minister De Crem kwam aanzetten met — enkel voor hem bindende — beginselverklaringen en verklaringen waarmee hij de Atlantische banden in de verf zette.

De grote investeringen moeten een gelegenheid zijn om niet alleen een Europese maar ook een voluntaristische dynamiek op gang te brengen, met name inzake de non-proliferaat van kernwapens.

Men moet het eens worden over de aankoop van materieel dat echt overeenstemt met de Belgische en de Europese behoeften, materieel dat zeker geen strategische belangen mag dienen die niet de onze zijn.

De fractie waartoe de spreker behoort stelt in haar visie op defensie internationale operabiliteit centraal. Men moet de wereldwijd geprezen expertise van de Belgische piloten erkennen en benutten, zonder daarom te vervallen in ideologische en budgettaire verblinding.

Internationale operabiliteit vergt uiteraard investeringen, zowel in menselijk kapitaal als in al dan niet groot militair materieel. De vorige regering had trouwens talrijke investeringen verricht, terwijl de huidige die volledig ongedaan heeft gemaakt.

n'ont obtenu aucune réponse par rapport à ce remplacement pourtant extrêmement coûteux.

D'un point de vue budgétaire, à l'heure actuelle et malgré les débats budgétaires, la commission ne sait toujours pas comment ce gouvernement entend financer les investissements majeurs comme le remplacement des F-16 ou des frégates pourtant repris dans l'accord de gouvernement.

Il faut au contraire craindre qu'il reporte la charge de ces investissements colossaux au prochain gouvernement sans faire le moindre choix stratégique aujourd'hui si ce n'est pour sacrifier la composante médicale ou les missions d'Aide à la nation.

De plus, l'accord de gouvernement parle d'une exploration de méthodes alternatives de financement pour les investissements majeurs. Il n'est toujours pas clair ce que cette phrase signifie.

D'un point de vue stratégique et technique, il est également difficile d'y voir clair.

Déjà sous la précédente législature, avec les déclarations de principe et atlantistes du ministre De Crem — des déclarations qui n'engageaient que lui — le Groupe PS a toujours adopté une position claire.

Les investissements majeurs doivent être l'occasion de lancer des dynamiques européennes mais également volontaristes notamment en matière de non-prolifération des armes nucléaires.

Il faut consentir à l'achat d'un matériel qui corresponde aux véritables besoins belges et européens, un matériel qui ne doit nullement servir des intérêts stratégiques qui ne sont pas les intérêts de la Belgique.

La vision centrale du groupe de M. Pirlot en matière de Défense est celle de l'opérationnalité internationale. Il faut reconnaître et valoriser l'expertise des pilotes belges reconnue mondialement sans pour autant tomber dans l'aveuglement idéologique et budgétaire.

L'opérationnalité internationale passe bien évidemment par les investissements. Des investissements à consacrer tant dans les ressources humaines que dans le matériel militaire majeur ou non. Le précédent gouvernement avait d'ailleurs réalisé de nombreux investissements alors que celui-ci les a complètement supprimés.

In die context van budgettaire bezuinigingen ten belope van 1,7 miljard euro bij Defensie blijken de kosten van het onderhoud van die toestellen heel hoog, aldus De Morgen, die Nederlandse cijfers citeert. Nederland, dat ook zijn gevechtsvliegtuigen moet vervangen, heeft gekozen voor de aankoop van zevenendertig F-35 vliegtuigen. In een brief aan het Parlement heeft de Nederlandse minister van Defensie het over een bedrag van 283 miljoen euro voor het onderhoud van die zevenendertig Amerikaanse jachtvliegtuigen. Een dergelijk bedrag zou nu de helft van het werkingsbudget van Defensie in België vertegenwoordigen.

Dienaangaande hebben de antwoorden van de minister hoegenaamd geen verhelderend licht geworpen op de voorgaande debatten in de commissie. Hoe gaat men bijgevolg dat vraagstuk oplossen?

Er moeten moeilijke budgettaire keuzes worden gemaakt, en dat vergt een echte strategische visie en een echte politieke wil om het leger op te nemen in een onontbeerlijk Europees echelon. Wat dat betreft, heeft de fractie van de spreker ernstige twijfels. Met dromen alleen zal men er niet komen, en evenmin zal men de burgers kunnen doen geloven dat budgettair alles mogelijk is. Dat is in België een gegevenheid, maar ook in Frankrijk, Nederland en in heel Europa. Het is immers onmogelijk tegelijk de vloot te vernieuwen, de straaljagers te vervangen, *drones* aan te kopen, nieuwe voertuigen voor de landmacht aan te schaffen en te investeren in de medische component, zonder "*niches of excellence*" en een strategische visie te bepalen.

In dat verband is het gewoonweg surrealistisch om, zoals in de vorige regeerperiode, te stellen dat de PS-fractie roekeloos optreedt als ze vraagtekens plaatst — zonder er een breekpunt van te maken — bij de zonder overleg ingenomen standpunten over de vervanging van de F-16's. Het is goed een politieke beslissing te nemen, maar het is nog beter de financiële verantwoordelijkheid ervan te dragen.

De inspanningen moeten gericht zijn op het verhogen van de militaire slagkracht, maar moeten evenzeer de werkgelegenheid en de Belgische en Europese technologische onafhankelijkheid en uitmuntendheid ten goede komen. Landsverdediging is een van de laatste concrete investeringshefbomen op federaal niveau. Het budget van Landsverdediging speelt een zeer belangrijke rol en een echte militair en politiek geïntegreerde, coherente en duidelijke strategie waarborgen.

De fractie waartoe de heer Pirlot behoort, sluit dergelijke belangrijke investeringen dus geenszins uit, maar vraagt dat daarbij de noodzakelijke vormregels in acht worden genomen:

C'est dans ce contexte budgétaire d'une coupe de 1,7 milliards d'euros dans la Défense que se confirme que le coût de l'entretien de ces appareils est très élevé, selon le journal *De Morgen* qui cite des chiffres néerlandais: les Pays-Bas, qui doivent également remplacer leurs avions de combat, ont opté pour l'achat de trente-sept F-35. Dans une lettre adressée au Parlement, la ministre néerlandaise de la Défense avance un montant de 283 millions d'euros pour la maintenance de ces trente-sept chasseurs américains. Un tel montant représenterait la moitié du budget de fonctionnement de la Défense en Belgique actuellement.

À ce sujet rien dans les réponses du ministre n'a permis d'y voir clair dans les débats précédents en commission. Dès lors comment résoudre cette équation?

Des choix budgétaires difficiles doivent être pris et cela implique une véritable vision stratégique et une véritable volonté politique d'intégrer l'armée dans un échelon européen indispensable. Là, le groupe de M. Pirlot a de sérieux doutes. Il sera en effet impossible de se contenter de rêver et de faire croire aux citoyens que tout est possible budgétairement. Il s'agit d'une réalité en Belgique mais aussi en France, aux Pays-Bas, et dans toute l'Europe. On ne pourra en effet à la fois renouveler la flotte, les avions de chasse, acheter des drones, acheter de nouveaux véhicules pour l'armée de terre et investir dans la composante médicale sans définir des niches d'excellences et une vision stratégique.

À ce titre, dire comme sous la précédente législature que le Groupe PS est irresponsable lorsqu'il se questionne — et non bloque — sur les positionnements pris sans concertation pour le remplacement des F-16, c'est juste surréaliste. Il est très bien de prendre une décision politique mais il est encore mieux de l'assumer financièrement.

Il faut concentrer les efforts au profit des capacités militaires mais aussi des emplois et de l'indépendance et excellence technologique belge et européenne. La Défense nationale est l'un des derniers leviers d'investissement concret au niveau fédéral. Si le budget de la Défense est essentiel, celui-ci doit garantir une véritable stratégie militaire et politique intégrée, cohérente et claire.

Le groupe de M. Pirlot ne ferme dès lors nullement la porte à de tels investissements majeurs mais il demande qu'ils respectent les formes indispensables:



— een parlementair debat houden. De PS-fractie heeft officieel gevraagd de grote militaire investeringen te bespreken in openbare zitting van de commissie voor de Landsverdediging, of op zijn minst in de commissie voor de Legeeraankopen;

— zoeken naar Europese synergieën door de behoeften ter zake van de Europese partners in kaart te brengen, onder meer door het Europees Defensieagentschap te raadplegen;

— een echt strategisch plan opstellen, gekoppeld aan een investeringsplan;

— uitzicht bieden op een betrouwbaar model dat voldoet aan de specifieke eisen van het leger in Europees en in NAVO-verband;

— oog hebben voor economische en technologische terugverdieneffecten voor de Belgische en de Europese defensie-industrie, zonder bij dit debat de deelstaten over het hoofd te zien.

Men kan niet om de vaststelling heen dat in dit dossier geen enkele van deze vormregels in acht werd genomen. Integendeel, heel wat rapporten<sup>1</sup> en analyses oordelen dat de F-35 geen echt betrouwbaar vliegtuig is. Zo werd de F-35 begin juli 2014<sup>2</sup> aan de grond gehouden voor het onderzoek over een recent geval van brand; daardoor kon het vliegtuig niet worden voorgesteld op de *meeting* in Fairford (Engeland).

Het komt er dus op aan niet overhaast te werk te gaan, maar redelijkheid en gezond verstand aan de dag te leggen en vooral een langetermijnvisie te ontwikkelen met de Europese partners.

Verschillende vragen rijzen in dit verband: welk overleg is aangevat met de deelstaten en met de

<sup>1</sup> Het productieprogramma van het F-35-jachtvliegtuig werd door de algemene inspectie van het Pentagon naar de prullenmand verwezen; in een op maandag 30 september 2014 gepubliceerd document bekritiseert de algemene inspectie de luchtvaartreus Lockheed Martin en vijf van zijn belangrijkste onderaannemers (Northrop Grumman, BAE Systems, L-3 communications, Honeywell en United Technologies), omdat ze hebben nagelaten te voorzien in strenge kwaliteitscontroles bij de bouw van de nieuwe versie van het Amerikaanse jachtvliegtuig. Die tekortkomingen zouden volgens het rapport van het ministerie van Defensie de prestaties, het belang en het budget van dat programma in het gedrang kunnen brengen. Het inspectiebureau heeft aldus 343 problemen opgesteld die verband houden met het concept en de productie van de F-35 Lightning II, een vliegtuig dat een groot deel van de Amerikaanse jachtvliegtuigenvloot moet vervangen en dat door tien landen werd aangekocht (Verenigd Koninkrijk, Canada, Australië, Noorwegen, Italië, Turkije, Denemarken, Nederland, Israël en Japan).

<sup>2</sup> [http://www.liberation.fr/monde/2014/07/11/le-f-35-rate-son-premier-rendez-vous-international\\_1061829](http://www.liberation.fr/monde/2014/07/11/le-f-35-rate-son-premier-rendez-vous-international_1061829).

— débat parlementaire. Le groupe PS a demandé officiellement que le débat sur les investissements militaires majeurs se tienne en commission de la Défense nationale en séance publique ou au moins en commission des Achats militaires;

— recherche de synergies européennes en faisant l'inventaire des besoins en la matière des partenaires européens notamment au travers d'une consultation de l'Agence européenne de Défense;

— rédaction d'un véritable plan stratégique couplé à un plan d'investissements;

— option sur un modèle fiable et correspondant aux spécificités de l'armée dans le contexte européen et OTAN;

— retours économiques et technologiques pour l'industrie belge et européenne de la Défense, sans oublier d'intégrer les entités fédérées à ce débat.

À l'heure actuelle, force est de constater qu'aucune de ces formes ne fut remplie dans ce dossier. Au contraire toute une série de rapports<sup>1</sup> et d'analyses jugent que le F-35 n'est pas un avion totalement fiable. Ainsi, début juillet 2014<sup>2</sup>, le F-35 a été cloué au sol en raison de l'enquête sur un récent incendie, et n'a dès lors pas pu être présenté au meeting de *Fairford*, en Angleterre.

Il faut donc faire preuve non pas de promptitude exagérée, mais plutôt de modération, de sagesse et surtout de vision à long terme avec les partenaires européens.

Dès lors des questions se posent: quelles concertations avec les entités fédérées et les industries/

<sup>1</sup> Le programme de fabrication de l'avion de chasse F-35 vient de se faire épingleur par l'Inspection générale du Pentagone qui, dans un document rendu public lundi 30 septembre, critique le géant de l'aéronautique Lockheed Martin et cinq de ses principaux sous-traitants (Northrop Grumman, BAE Systems, L-3 communications, Honeywell et United Technologies) pour n'avoir pas mis en place des "contrôles rigoureux de qualité" pour construire la nouvelle version de l'avion de chasse américain. Ces manquements "pourraient compromettre les performances, le sérieux et le budget de ce programme", précise le rapport du ministère de la Défense. Le bureau d'inspection a ainsi répertorié 343 problèmes liés à la conception et à la réalisation du F-35 Lightning II, qui doit remplacer une grande partie de la flotte américaine d'avions de combat et a été acheté par dix pays (Royaume uni, Canada, Australie, Norvège, Italie, Turquie, Danemark, Pays-Bas, Israël et Japon).

<sup>2</sup> [http://www.liberation.fr/monde/2014/07/11/le-f-35-rate-son-premier-rendez-vous-international\\_1061829](http://www.liberation.fr/monde/2014/07/11/le-f-35-rate-son-premier-rendez-vous-international_1061829).

bedrijfswereld en universiteiten uit het hele land? Is er een tijdspad vastgesteld? Wat zal voor België de mogelijke *return* zijn inzake technologische overdrachten en banenschepping? De aankoop van de F-16's zorgde voor een aanzienlijke economische weerslag maar droeg evenzeer bij tot de technologische expertise.

Hierbij dient te worden opgemerkt dat de situatie bij de aankoop van de F-16's verschilt van die in verband met de F-35's. België was immers niet betrokken bij de ontwikkeling van de F-35. De negen landen die dat wel waren, hebben het grootste deel van de industriële compensaties reeds onderling verdeeld. België is daardoor bij de F-35 enkel een gewone "koper" en zal waarschijnlijk naast de economische *return* grijpen.

Zal in de commissie voor de Landsverdediging of in de commissie voor de Legeraankopen een *debriefing* over die raadplegingen plaatsvinden?

De RTBF kwam dinsdag met het bericht dat de Rafale en de F-35 er bovengaan zouden steken... Waar komt die informatie vandaan? Op grond van welke criteria? Wat zou de *return* zijn?

In verband met de rondvraag luidt de cruciale vraag of de Belgische industriële sector — uit alle gewesten — geraadpleegd werd. Het lijkt erop dat dit niet het geval is. Het is nochtans vreemd de constructeurs eerst een dergelijke rondvraag toe te sturen alvorens over dit aspect een advies te vragen. Hoe denkt de minister dan ook de discussie te voeren? Zal bij de vervanging van de F-16's ten volle rekening worden gehouden met de economische *return* voor de Belgische industrie? Waarom werd die duidelijke vraag niet van bij aanvang gesteld, teneinde op het moment van de keuze over die informatie te beschikken?

Bovendien zou, zo wordt beweerd, de Belgische luchtvaartindustrie op eigen initiatief de constructeurs hebben gecontacteerd. Enkele van die constructeurs zouden geen enkele waarborg hebben gegeven over economische compensaties. Anderen zouden bereid zijn te onderhandelen.

De keuzekwestie zal op middellange termijn weliswaar enorme gevolgen hebben inzake de economische en industriële *return*, maar op nog langere termijn gaat het om het belang van onderzoek en ontwikkeling op het grondgebied (in synergie met de civiele maatschappij), zoals het F-16-contract destijds heeft aangetoond.

De heer Pirlot vraagt welk overleg daarover heeft plaatsgevonden met de FOD Economie.

universités belges de tout le pays ont été lancées? Y-a-t'il un calendrier? Quelles seraient les retombées en termes de transferts technologiques et de créations d'emplois pour la Belgique? L'achat des F-16 avait permis d'importantes retombées économiques mais aussi d'excellence technologique.

À cet égard, il convient d'observer que les F-16 n'ont pas été achetés dans les mêmes conditions que le seraient les F-35. En effet, la Belgique n'a pas été associée au développement du F-35. Les neuf pays qui ont été associés à ce développement ont déjà partagé entre eux la majeure partie des compensations industrielles. Pour ce qui est du F-35, la Belgique n'est dès lors qu'un "acheteur" ordinaire, et elle ne bénéficiera sans doute pas de retombées économiques.

Un débriefing de ces consultations est-il prévu dans la commission de la Défense nationale ou au sein de celle des Achats militaires?

La RTBF a indiqué mardi que le Rafale et le F-35 semblaient se détacher du lot... D'où proviennent ces informations? Sur quels critères? Avec quelles retombées?

Par rapport au questionnaire, la question cruciale est de savoir si le secteur industriel belge — de toutes les régions — a été consulté. Il semblerait que non. Il est pourtant étrange de d'abord envoyer un tel questionnaire aux constructeurs avant même de demander un avis sur ce point. Dès lors comment le ministre entend-il mener la discussion? Les retours économiques pour l'industrie belge seront-ils pleinement pris en compte dans le cadre du remplacement des F-16? Pourquoi cette question claire n'a-t-elle pas été posée dès le départ afin de disposer de cet élément au moment du choix?

En outre, il se dit que l'industrie aéronautique belge aurait contacté les constructeurs de sa propre initiative. Certains d'entre eux n'auraient donné aucune garantie de compensations économiques tandis que d'autres seraient prêts à négocier.

En effet si la question du choix aura des conséquences énormes à moyen terme au niveau des retours économiques et industriels, sur le plus long terme il en va de l'importance de la recherche et développement sur le territoire (en synergie avec le civil) comme l'a démontré à l'époque le contrat F-16.

M. Pirlot demande quelle concertation avec le SPF Economie a eu lieu sur cette question.

Op het ogenblik zou er enkel sprake zijn van een economische *return* voor het onderhoud (20 % à 25 %). De Europese regelgeving verbiedt zonder meer industriële compensaties te vragen, maar de *return on investment* mag wel worden vergroot langs andere domeinen zoals de universiteiten of bedrijven waar onderzoek en ontwikkeling plaatsgrijpt. In dit kader zouden sommige constructeurs tot 100 % van de aankooprijzen kunnen gaan. Wordt hiermee rekening gehouden?

Is "leasing" als optie overwogen? Sommige vragen in dit document lijken die mogelijkheid in te houden. In dat geval zal er zeker geen enkele economische weerslag zijn.

De spreker verwijst vervolgens naar de rondvraag. Hoewel verschillende vragen/passages duidelijk wijzen op een streven naar interoperabiliteit en multimodaliteit, is het moeilijk te begrijpen vanuit welke strategische visie dat gebeurt. Moet dat op bi- of multinationale basis verlopen? Via de NAVO? Via het Europees Defensieagentschap (EDA)? Zo ja, met welke Staten/organisaties zou al contact zijn opgenomen voor het opstellen van die rondvraag? Waarom lijkt die rondvraag herhaaldelijk te leiden tot een keuze tussen ofwel de EU ofwel de NAVO? In de rondvraag is sprake van een "vergelijkende rangschikking". Wat betekent die rangschikking precies? Zal men daar toegang toe hebben? Wanneer?

Hoe kunnen onderling vliegtuigtypes worden vergeleken waarvan sommige bijvoorbeeld een beperkte actieradius hebben, maar dan weer meer bommen kunnen meenemen terwijl de F-35 *stealth*-eigenschappen bezit. Waarom wordt niet gedacht aan een evaluatie in vlucht? Is dit aspect gewild weggelaten uit de rondvraag?

Er bestaan drie soorten missies: *air policing*, verkennende missies en operaties in het buitenland (zie bijlage, blz. 6). Onderscheidt de minister die drie missies in zijn eigen visie? Weliswaar lijkt het voor België immers geen optie te zijn dat het geen middelen meer zou hebben om zijn eigen luchtruim te beveiligen, aangezien de zetel van de NAVO en de Europese instellingen zich op Belgisch grondgebied bevinden, maar daar staat tegenover dat de missies inzake "bombardementen" wél een strategische optie zijn. Zou het bijgevolg mogelijk zijn om in toestellen te investeren die enkel over een capaciteit qua *air policing* en inlichtingengaring beschikken (tijdens de eerste weken van de missie in Irak is enkel of nagenoeg alleen die capaciteit gebruikt)? Bestaat er een niche op Europees en internationaal niveau in verband met die inlichtingengaring?

De F-35 is echter niet geschikt voor opdrachten van *air policing*. Het toestel dient veeleer om deel te nemen

Pour l'instant, il serait uniquement question de retombées économiques en ce qui concerne l'entretien (de 20 % à 25 %). La réglementation européenne interdit de demander des compensations industrielles, mais il est possible d'accroître le retour sur investissement dans d'autres domaines, par exemple dans les universités ou dans les entreprises de recherche et de développement. Dans ce cadre, certains constructeurs pourraient aller jusqu'à 100 % du prix d'achat. En est-il tenu compte?

L'option d'un "leasing" de ces avions a-t-elle été envisagée? Certaines questions présentes dans le document semblent ouvrir cette possibilité. Dans ce cas, il est sûr qu'il n'y aura aucune retombée économique.

L'orateur se réfère ensuite au questionnaire. Si plusieurs questions/passages signalent clairement la recherche d'une interopérabilité et d'une multimodalité, il est difficile de comprendre dans quelle vision stratégique. Cela doit-il se faire sur une base bi- ou plurinationale? Via l'OTAN? Via l'Agence européenne de Défense (AED)? Si oui, quels États/organisations auraient déjà été contactés pour la rédaction de ce questionnaire? Pourquoi ce questionnaire semble-t-il à plusieurs reprises induire un choix entre l'option UE et OTAN? Le questionnaire parle d'un "classement comparatif". Que signifie exactement ce classement? Y aura-t-on accès? Quand?

Comment peut-on comparer des avions dont les uns ont, par exemple, un rayon d'action plus limité mais peuvent emporter davantage de bombes, tandis que le F-35 a des capacités de furtivité. Pourquoi ne prévoit-on pas d'évaluation en vol? L'a-t-on délibérément omis lors de l'enquête?

Trois types de missions existent: "*Air Policing*", missions exploratoires et des opérations à l'étranger (voir annexe, page 6). Est-ce dans sa vision que le ministre distingue ces trois missions? En effet, s'il semble inenvisageable pour la Belgique de ne plus disposer des moyens d'assurer la sécurité de son espace aérien alors que le siège de l'OTAN et des institutions européens se trouvent sur son territoire, les missions de "bombardements" sont, elles, une option stratégique. Serait-il dès lors possible d'investir dans des appareils disposant uniquement d'une capacité d'*Air Policing* et de renseignement (durant les premières semaines de la mission en Irak, seule cette capacité ou presque a été utilisée)? Y existe-t-il une niche au niveau européen et international par rapport à cette capacité de renseignement?

Le F-35 n'est toutefois pas adapté pour remplir des missions d'*Air Policing*. L'appareil sert plutôt à participer

aan lucht-grondaanvallen in conflicten met hoge intensiteit nadat andere types vliegtuigen de luchtafweerbatterijen hebben uitgeschakeld. De F-35 kan ook geen videobeelden doorseinen naar troepen op de grond.

Uiteraard rijst de eigenaardige vraag waarom aan de constructeurs is gevraagd dat zij zelf het voor België vereiste aantal vliegtuigen zouden bepalen.

In de rondvraag wordt de fabrikanten gevraagd welke impact de keuze zal hebben op de luchtmachtbases in België. Wat zullen de gevolgen voor de sites zijn?

Wanneer dus een constructeur denkt dat twintig toestellen zouden volstaan om de veiligheid van het Belgisch luchtruim te garanderen, zou de minister daar dan op ingaan wetende dat dit politieke gevolgen zou hebben, in het bijzonder door de vermindering van het benodigde aantal vliegbases?

De rondvraag preciseert duidelijk dat de aldus verkregen informatie hoogst geheim is. Waarom mogen die gegevens zelfs niet worden ingekeken door de leden van de commissie Legeeraankopen?

Volgens de rondvraag zouden het onderhoud en de aanpassingen gebeuren door de Belgische industrie en door militair personeel; daar staat echter tegenover dat bepaalde taken zouden worden uitbesteed (zie bijlage, blz. 20). Hoe zit dat precies?

Hoe valt te verklaren dat méér contacten zijn gelegd met de Amerikaanse firma die de F-35 produceert (acht ontmoetingen), terwijl niet eens half zo veel contacten zijn gelegd in verband met de Rafale?

De rondvraag geeft aan dat de constructeurs de door hen opgegeven prijzen moeten laten valideren door een onafhankelijke derde partij. Hoe kan die onafhankelijkheid worden beoordeeld?

In de rondvraag komt de technologische onafhankelijkheid hoegenaamd niet aan bod. Die kwestie is van groot belang als men daadwerkelijk een Europees leger op de been wil brengen, maar als men de daartoe vereiste bestellingen in pakweg de VS doet, wetende dat de constructeur in een latere fase bijvoorbeeld de gps-gegevens moet verstrekken en actualiseren.

Wat de timing betreft, blijft Landsverdediging haar F-16-vloot op peil houden, in samenspraak met haar partners, teneinde aan de internationale standaarden tegemoet te komen. Alle Europese partners van het MNFP<sup>3</sup> (Nederland, Noorwegen, Portugal, Denemarken

<sup>3</sup> Multi National Fighter Program

à des attaques air-sol dans le cadre de conflits à haute intensité après que d'autres types d'avions ont éliminé les batteries antiaériennes. Le F-35 ne peut pas non plus transmettre des images vidéo aux troupes au sol.

Se pose bien évidemment l'étrange question de pourquoi avoir demandé aux constructeurs de déterminer eux-mêmes le nombre d'avions nécessaires pour la Belgique?

Le questionnaire demande aux constructeurs les influences du choix sur les bases aériennes en Belgique. Quelles seront les conséquences sur les implantations?

Donc, si un constructeur estimait que vingt appareils suffisent pour assurer la sécurité de l'espace aérien belge, le ministre lui emboîterait le pas, sachant que cette décision aurait des conséquences politiques, tout particulièrement en raison de la réduction du nombre de bases aériennes nécessaires.

Le questionnaire précise bien que les informations ainsi obtenues sont top secrètes. Pourquoi ces informations ne peuvent ne serait-ce qu'être consultées par les membres de la commission Achats militaires?

Si le questionnaire montre que l'entretien ou les modifications seront apportés par l'industrie belge et par du personnel militaire, paradoxalement il parle de l'externalisation de certaines tâches (voir annexe, p.20). Qu'en est-il?

Comment expliquer qu'il y a eu plus de contacts pris avec la firme américaine produisant le F-35 (huit rencontres) et moitié moins pour le Rafale?

Le questionnaire demande aux constructeurs de valider leurs coûts par une troisième partie indépendante. Comment juger de cette indépendance?

Rien dans ce questionnaire ne parle d'indépendance technologique. Quand on sait que c'est le constructeur qui doit ensuite donner/actualiser les données GPS par exemple, cette question prend tout son sens si l'on veut véritablement mettre sur pieds une armée européenne alors que l'on commande américain par exemple.

En termes de timing, la Défense continue à maintenir à niveau sa flotte F-16 de concert avec ses partenaires afin de répondre aux standards internationaux. Tous les partenaires européens du MNFP<sup>3</sup> (les Pays-Bas, la Norvège, le Portugal, le Danemark et les États-Unis) pré-

<sup>3</sup> Multi National Fighter Program.

en de VS) plannen de F-16's ook na 2020 in te zetten. In België zouden zij in bedrijf kunnen worden gehouden tot 2025, rekening houdend met de modernisering van de vliegtuigen waartoe de vorige regering heeft beslist. Volgens welk tijdschema denkt deze regering dan ook over te gaan tot die vervanging? Zal de minister zich houden aan het in de rondvraag opgenomen tijdschema?

Tijdens de vorige legislatuur had minister De Crem samen met zijn Nederlandse ambtgenoot een intentiebrief ondertekend met het oog op het uitbouwen van een geïntegreerde luchtpolitie tussen de beide landen, naar het voorbeeld van de Belgisch-Luxemburgse samenwerking ter zake. Aldus wilden zij gezamenlijk instaan voor de luchtpolitie, waaronder de *Quick Reaction Alert*, en de strijd tegen vijandige vliegtuigen. Is een bredere Europese visie denkbaar, die het pad zou effenen voor een Europese jachtvliegtuigcomponent? Wordt dit debat ook in de Europese discussiefora gevoerd? Heeft de minister hierover nog contact gelegd met zijn Europese ambtgenoten?

Bestaat er geen risico dat, zoals met de marinesamenwerking met Nederland reeds het geval is, een deel van de bevelvoering en de besluitvorming naar Nederland zou verhuizen?

De vorige minister van Defensie had duidelijk aangegeven dat samenwerking tussen Nederland en België op het vlak van de luchtpolitie perfect mogelijk was, los van het soort vliegtuigen waarover de beide landen zouden beschikken; de procedures en de operationele standaarden die binnen de NAVO van kracht zijn, houden immers geen rekening met de verschillende soorten vliegtuigen.

Wat ten slotte het strategisch kader betreft, is het nog altijd niet duidelijk welke opdrachten die opvolgers van de F-16's zouden vervullen, noch binnen welke alomvattende Europese en/of NAVO-visie zulks zou gebeuren.

Hoewel de fractie van de heer Pirlot terdege beseft dat een soevereine Staat als België, die de veiligheid van zijn luchtruim dient te waarborgen, niet om *air policing*-taken heen kan, moeten de bombardementscapaciteit en zeker ook de capaciteit om nucleair materiaal te vervoeren uiterst grondig worden besproken en bestudeerd. Dat heeft verregaande gevolgen voor de uiteindelijke keuze van het model.

De mogelijkheid kernwapens te vervoeren heeft een grote invloed op het type vliegtuig waarvoor zal worden gekozen. De rondvraag vermijdt dit punt ter sprake te brengen. Dit aspect dient nochtans voorafgaand aan de gunningsprocedure te worden beslecht. Sinds verschillende jaren geeft de Amerikaanse regering geen toestemming om kernwapens van Amerikaanse makelij

voient la mise en œuvre du F-16 au-delà de 2020. Pour la Belgique, ils pourraient être maintenus en service jusqu'à l'horizon 2025 étant donné les modernisations décidées par le précédent gouvernement. Dès lors quel est le timing de ce gouvernement par rapport à ce remplacement? Le ministre va-t-il s'en tenir à celui qui est repris dans le questionnaire?

Sous la précédente législature, le ministre De Crem avait signé avec son homologue néerlandaise une lettre d'intention visant à développer une police aérienne intégrée entre les deux pays à l'instar de ce que la Belgique a fait déjà avec le Luxembourg. De cette manière, ils voulaient assurer conjointement la police de l'air, dont la *Quick Reaction Alert* et la lutte contre les avions hostiles. Une vision européenne plus large européenne est-elle envisageable ouvrant dès lors la possibilité à une force de chasse européenne? Ce débat évolue-t-il dans les forums européens? Le ministre a-t-il eu de nouveaux contacts avec ses homologues européens sur ce sujet?

Une partie du commandement et de la prise de décision ne risque-t-elle pas d'être transférée vers les Pays-Bas, comme c'est déjà le cas aujourd'hui à la suite de la coopération avec la marine des Pays-Bas?

Le ministre de la Défense précédent avait bien indiqué que la coopération entre les Pays-Bas et la Belgique dans le domaine de la police aérienne pouvait parfaitement se faire indépendamment du type d'avions dont les deux pays disposeraient puisque les procédures et les standards opérationnels en vigueur au sein de l'OTAN ne tiennent pas compte des différents types d'aéronefs.

Enfin, en termes de cadre stratégique, il n'est toujours pas clair quelles missions rempliraient ces successeurs des F-16 ni dans quelle vision européenne et/ou OTAN globale.

Si le groupe de M. Pirlot voit difficilement comment les missions d'*Air Policing* pourraient être contournées par un État souverain comme la Belgique devant assurer la sûreté de son espace aérien, les capacités de bombardement — voire la capacité de transporter une charge nucléaire — doivent être très sérieusement débattues et étudiées. Cela a de lourdes conséquences sur le choix du modèle retenu.

La capacité de transport atomique influence considérablement le choix en faveur de tel ou tel type d'avion. Le questionnaire évite d'aborder ce point. Pourtant, cet aspect doit être réglé avant que la procédure d'adjudication soit entamée. Depuis plusieurs années, le gouvernement américain n'autorise pas le transport d'armes nucléaires de fabrication américaine par des



te laten vervoeren door niet-Amerikaanse toestellen. Er is bevestigd dat bijvoorbeeld het Zweedse toestel deze wapens niet zou kunnen en mogen transporteren. Als de toestellen in staat moeten zijn kernwapens te vervoeren, blijven er eigenlijk maar twee kandidaten meer over.

Er is geen sprake van een voldongen feit wanneer we aanvaarden dat de volgende generatie Belgische jachtvliegtuigen kernwapens kan vervoeren.

Griekenland bijvoorbeeld heeft gekozen voor F-16's die niet beschikken over de mogelijkheid kernwapens te vervoeren.

Die essentiële vraag is dus gerechtvaardigd. Wat is het standpunt van de minister over die mogelijkheid? Welke gevolgen zal de keuze van de regering hebben? Bestaat er binnen de NAVO druk om modellen aan te kopen die kernwapens kunnen vervoeren? Welke van de vijf modellen die in de running zijn, beantwoorden daaraan? Waarom wordt die vraag niet expliciet in de rondvraag opgenomen?

*De heer Damien Thiéry (MR)* vangt zijn betoog aan met een verwijzing naar een artikel uit de pers dat de beslissing over de aankoop van nieuwe gevechtsvliegtuigen reeds zou zijn gevallen en vraagt de minister wat daarvan aan is.

Voorts onderstreept hij dat zijn fractie voorstander is van het behoud van een luchtgevechtscapaciteit.

De heer Thiéry formuleert vervolgens enkele punctuele vragen.

Hij vraagt of er ook rekening moet worden gehouden met de evolutie van de soort missies waarvoor de toestellen zullen worden ingezet wat vanzelfsprekend een invloed kan hebben op de keuze van het nieuwe vliegtuig. Dezelfde vraag geldt voor de wapens die moeten kunnen worden vervoerd.

De opleiding van de piloten en het onderhoud vormen belangrijke kostenposten. Welke eisen worden ter zake gesteld? Zijn die begrepen in de totale kostprijs van het programma? In welke mate wordt rekening gehouden met de toekomstige attritie (uitval)?

Zal de verwerving van nieuwe jachtvliegtuigen een invloed hebben op het aantal en de locatie van de huidige luchtmachtbases in België?

Zullen de nieuwe toestellen kernwapens kunnen meedragen? En, in voorkomend geval, welke meerkost brengt dit met zich mee?

appareils non américains. Ainsi, il a été confirmé que l'appareil suédois ne serait pas capable de transporter ces armes, ni autorisé à le faire. Si les appareils doivent être capables de transporter des armes nucléaires, il ne reste, en réalité, plus que deux candidats en lice.

Il n'y a pas de fatalité dans le fait d'accepter que la prochaine génération d'avions de chasses belges ait une capacité de transport atomique.

La Grèce, par exemple, a opté pour des F-16 qui ne disposent pas d'une capacité de transport atomique.

Cette question essentielle mérite donc d'être posée. Comment le ministre se positionne-t-il lors vis-à-vis de cette capacité? Quelles conséquences aura le choix qui sera posé par le gouvernement? Y-a-t-il des pressions au sein de l'OTAN afin d'acquérir des modèles compatibles avec le transport d'armes nucléaires? Sur les cinq modèles en lice, lesquels sont compatibles avec cette capacité? Pourquoi cette question n'est-elle pas reprise explicitement dans le questionnaire?

*M. Damien Thiéry (MR)* entame son exposé en citant un article de presse selon lequel la décision relative à l'achat de nouveaux avions de chasse serait déjà tombée. Il demande au ministre ce qu'il en est.

Il souligne ensuite que son groupe est favorable au maintien d'une capacité de combat aérienne.

M. Thiéry formule ensuite quelques questions ponctuelles.

Il demande s'il faut également tenir compte de l'évolution du type de missions pour lesquelles les appareils seront déployés, ce qui peut bien évidemment peser sur le choix du nouvel avion. La même question s'applique aux armes qui doivent pouvoir être transportées.

La formation des pilotes et la maintenance constituent des postes de dépenses importants. Quelles sont les exigences imposées en la matière? Ces postes sont-ils inclus dans le coût total du programme? Dans quelle mesure l'attrition future est-elle prise en compte?

L'acquisition de nouveaux avions de chasse aura-t-elle une influence sur le nombre et sur la localisation des bases aériennes actuelles en Belgique?

Les nouveaux appareils pourront-ils transporter des armes nucléaires? Le cas échéant, quel sera le surcoût occasionné?

Ten slotte vraagt de spreker welke de grote te verwachten programma's op het gebied van de militaire luchtvaart zijn in de komende jaren en de invloed hiervan op de vliegtuigtypes. Is voorzien dat het programma mee kan evolueren met de evolutie in de militaire luchtvaartsector in de toekomst? Kan m.a.w. het type dat zal worden gekozen nadien regelmatig worden geüpdatet? Kunnen de hieraan verbonden kosten reeds worden geraamd?

*De heer Veli Yüksel (CD&V)* wijst erop dat de keuze van een vervanger van de F-16 voor zijn fractie belangrijk is en in een strategisch kader (relaties met EU en NAVO) moet worden geplaatst. Met het principe van *risk and burden sharing* met de bondgenoten moet zeker ook worden rekening gehouden. Bovendien leiden de door België opgenomen verbintenissen in NAVO- en EU-verband ertoe dat er een opvolger komt voor de F-16.

In dit debat moet worden onthouden dat de destijds gedane investering in de F-16 ondertussen voor de economie ruimschoots is terugverdiend. Dergelijke programma's vertonen een belangrijk terugverdieneffect en komen de Belgische bedrijven en werkgelegenheid ontegensprekelijk ten goede (sommige bronnen vermelden 7000 directe en indirecte jobs in de luchtvaartsector). De FOD Economie heeft in 2008 formeel bevestigd dat het F-16 programma een aanzienlijke economische meerwaarde heeft betekend voor de Belgische economie.

Voorts vraagt de spreker aan de minister of de rondvraag rekening houdt met de mogelijke economische terugverdieneffecten. In het document is ook sprake van alternatieve financieringswijzen? Kan dit worden toegelicht? Volgens de spreker zou dit in het aangekondigde ontwerp van programmawet dienen te worden opgenomen.

Sommige fracties stellen voor om de procedure nu reeds op te schorten terwijl het maar de voorbereidende fase (marktverkenning) is die bezig is. Spreker vergelijkt dit met het rondkijken op het autosalon door iemand die een nieuwe wagen wil en zich over verschillende merken laat informeren. Deze fase mag hoegenaamd niet worden gelijkgesteld met die waarin de keuze wordt gemaakt en de verwervingsprocedure daadwerkelijk een aanvang neemt.

Hij vraagt ook wanneer er voldoende informatie zal zijn verzameld om naar de volgende fase over te gaan. Te lang durend uitstel zou immers de luchtgevechtscapaciteit in het gedrang kunnen brengen.

*De heer Tim Vandenput (Open Vld)* onderstreept het belang van een goede communicatie over dit dossier. Sommige fracties hebben het over contacten met de

L'intervenant s'enquiert enfin des grands programmes prévus dans le domaine de l'aviation militaire au cours des prochaines années et de leur incidence sur les types d'avions. Est-il prévu que le programme puisse évoluer en fonction des développements futurs dans le secteur de l'aviation militaire? En d'autres termes, le modèle retenu pourra-t-il subir des mises à jour régulières? Peut-on déjà estimer les coûts engendrés par ces adaptations?

*M. Veli Yüksel (CD&V)* souligne que le choix d'un remplaçant pour le F-16 est important pour son groupe et qu'il doit s'inscrire dans un cadre stratégique (relations avec l'Union européenne et l'Otan). Il faut par ailleurs absolument tenir compte du principe du *risk and burden sharing* avec les alliés. En outre, les engagements contractés par la Belgique dans le cadre atlantique et européen exigent de trouver un successeur au F-16.

Dans ce débat, il faut garder à l'esprit que les investissements consentis à l'époque dans les F-16 ont entre-temps été largement récupérés sur le plan économique. Ces programmes génèrent d'importantes retombées et ils profitent indubitablement aux entreprises et à l'emploi en Belgique (certaines sources font mention de 7000 emplois directs et indirects dans le secteur aéronautique). En 2008, le SPF Économie a formellement confirmé que le programme F-16 avait entraîné une plus-value considérable pour l'économie belge.

L'intervenant demande ensuite au ministre si la demande d'informations tient compte des retombées économiques potentielles. Dans le document, il est aussi question de méthodes de financement alternatives. Le ministre peut-il fournir des explications à cet égard? Pour l'intervenant, cet aspect aurait dû être mentionné dans le projet de loi-programme annoncé.

Certains groupes proposent de suspendre dès à présent la procédure, alors que l'on n'en est qu'à la phase préparatoire (prospection du marché). L'intervenant établit la comparaison avec la situation du consommateur désireux d'acheter une nouvelle voiture et qui visite le Salon de l'Auto pour s'informer au sujet de différentes marques. Cette phase n'est en rien comparable à celle au cours de laquelle il sera procédé au choix et au lancement effectif de la procédure d'acquisition.

Il demande également à quel moment les informations collectées seront suffisantes pour passer à la phase suivante. À force de temporiser, on pourrait en effet compromettre la capacité de combat aérienne.

*M. Tim Vandenput (Open Vld)* souligne l'importance d'une bonne communication dans ce dossier. Certains groupes évoquent des contacts avec les constructeurs,

constructeurs terwijl, zo verduidelijkt de spreker, het om een contract gaat dat tussen twee staatsagentschappen zal worden gesloten en niet rechtstreeks met een constructeur. Sommige persberichten laten uitschijnen dat de vliegtuigen reeds besteld zouden zijn wat ook niet het geval is daar op dit ogenblik de voorbereidende fase nog bezig is. De spreker doet een oproep om het publiek op correcte wijze te informeren.

Voorts wenst de heer Vandenput te vernemen of er een objectief onderzoek is gevoerd naar het benodigde aantal toestellen voor de periode 2025-2060. Dit wordt door sommigen geraamd op 30 à 40 vliegtuigen.

*De heer Alain Top (sp.a)* benadrukt dat de rondvraag nog onder de vorige regering werd verzonden. Hij betreurt het dat het parlement pas nu inzage in het document krijgt en dat sommige constructeurs geen informatie vrijgeven. Dit bemoeilijkt vanzelfsprekend de taak van de parlementsleden.

Om een volledig financieel beeld te krijgen is meer informatie noodzakelijk. Naast de investeringskost van elk toestel, zouden ook de werkings- en onderhoudskosten, de kost per vlieguur en de attritiekosten gekend moeten zijn. Het parlement, dat de begrotingskredieten voor Defensie goedkeurt, heeft recht op minstens deze informatie.

De spreker stelt voor vertegenwoordigers van de agentschappen uit te nodigen om die informatie rechtstreeks aan de parlementsleden mede te delen.

Voorts betreurt hij het dat de democratische besluitvorming in zekere mate wordt aangetast. De rondvraag vertrekt vanuit het huidige ambitieniveau niettegenstaande het om een document uit de voorbereidende fase gaat (zie bijlage punt 2.6., blz. 6). Er wordt uitgegaan van het hoogste geweldsspectrum. Dergelijke zaken zijn nooit voorafgaandelijk afgetoetst in de Kamer. Het ware immers logischer geweest eerst de afloop van de hoorzittingen af te wachten en om pas na de voorstelling van de strategische visie van de minister, de verdere stappen te zetten in de procedure. Daarom stelt zijn fractie voor de procedure tot dan op te schorten.

*De heer Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen)* is van oordeel, zoals de vorige spreker, dat de vervangingsprocedure wel degelijk reeds in gang werd gezet terwijl de strategische visie van de minister nog moet worden voorgesteld in de Kamer. Daardoor worden de in commissie gehouden hoorzittingen over de Belgische Defensie in de toekomst volledig zinloos daar er blijkbaar

alors que, selon les précisions de l'intervenant, il s'agit d'un contrat conclu entre deux agences étatiques, et non directement avec un constructeur. Il ressort de certains articles de presse que les appareils auraient déjà été commandés, ce qui n'est pas exact non plus, la phase préparatoire étant toujours en cours. L'intervenant appelle à informer correctement le public.

M. Vandenput demande également si une étude objective s'est intéressée au nombre d'appareils nécessaires pour la période 2025-2060. Certains l'évaluent à 30 à 40 avions.

*M. Alain Top (sp.a)* souligne que le questionnaire a encore été envoyé sous le gouvernement précédent. Il déplore que ce n'est qu'aujourd'hui que le parlement puisse prendre connaissance du document et que certains constructeurs ne fournissent pas d'informations. Il va sans dire que cela complique la tâche des parlementaires.

Pour se faire une idée complète de l'aspect financier, il est indispensable d'obtenir davantage d'informations. Outre le coût d'investissement de chaque appareil, il faudrait également connaître les coûts de fonctionnement et d'entretien, le coût par heure de vol et les coûts liés à l'attrition. Le parlement, qui approuve les crédits budgétaires de la Défense, a le droit de disposer à tout le moins de ces informations.

L'intervenant propose d'inviter des représentants des agences afin qu'ils communiquent cette information directement aux parlementaires.

Il déplore, en outre, qu'il soit porté atteinte, dans une certaine mesure, au processus de décision démocratique. La demande d'informations est basée sur le niveau d'ambition actuel bien qu'il s'agisse d'un document qui relève de la phase préparatoire (voir annexe, point 2.6., p. 6). Elle est fondée sur l'hypothèse d'opérations de la plus haute intensité. Ces éléments ne sont jamais évalués au préalable à la Chambre. Il eût en effet été plus logique d'attendre tout d'abord l'issue des auditions et de ne prendre les mesures suivantes de la procédure qu'après la présentation de la vision stratégique du ministre. Son groupe propose dès lors de suspendre la procédure dans l'intervalle.

*M. Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen)* estime, comme l'intervenant précédent, que la procédure de remplacement a effectivement été enclenchée alors que la vision stratégique du ministre doit encore être présentée à la Chambre. Par conséquent, les auditions en cours en commission concernant l'avenir de la Défense belge n'ont plus aucun sens puisqu'il n'en sera manifestement

toch geen rekening mee zal worden gehouden. Hij vraagt bijgevolg eveneens dat de procedure zou worden opgeschort.

De spreker wenst nogmaals te benadrukken dat het in dit dossier om een bijzonder groot bedrag gaat van ruim vijf miljard euro. Deze aankoop zal de situatie van Defensie voor enkele decennia lang bepalen. Door nu reeds uit te gaan van een vervanger van de F-16 wordt gekozen voor een leger dat bij zware conflicten van bij het begin kan worden ingezet om te gaan bombarderen. Is dit de keuze waar iedereen achter staat? Door hiervoor reeds nu te kiezen wordt elk debat over andere taken zoals de opleiding van soldaten in conflictgebieden, ontmijning, stabilisatietroepen, *intelligence* e.d., al afgesloten nog voor het begonnen is.

In de rondvraag wordt uitgegaan van het huidige ambitieniveau, wat neerkomt op een impliciete keuze, terwijl de minister zelf reeds meermaals heeft benadrukt dat er nog moet worden gekozen tussen de diverse alternatieven en nog geen beslissing werd getroffen. De minister heeft daarenboven ook nog gewezen op de penibele budgettaire situatie van het departement. Het document is zodanig opgesteld dat er geen ander mogelijkheid is dan dat een veel te duur jachtvliegtuig, dat in feite overgekwalificeerd zal zijn voor andere taken, uit de bus zal komen als de vervanger voor de F-16.

Het zou veel logischer zijn eerst een blauwdruk voor de Belgische Defensie in de toekomst te ontwerpen en vervolgens te bepalen welk grote aankopen daartoe nodig zijn en niet andersom. De spreker betreurt het dat de meerderheidspartijen zich duidelijk voor de kar van de defensie-industrie laten spannen.

De heer De Vriendt stelt vervolgens enkele punctuele vragen.

De rondvraag somt bepaalde kenmerken op waaraan de nieuwe vliegtuigen zullen moeten voldoen. Gaat het om noodzakelijke vereisten en worden die criteria gewogen? Zoekt Defensie bijvoorbeeld lichte en wendbare toestellen of vliegtuigen die over verre afstanden moeten kunnen bombarderen?

Wat zal de invloed zijn van de komst van een nieuw jachtvliegtuig op de locatie en de toestand van de huidige luchtmachtbases?

Bij het budgettaire aspect kan de volgende kanttekening worden gemaakt: in de VS blijkt dat de geraamde kosten met meer dan 70 % werden overschreden. Ook in Nederland en Duitsland wordt van ernstige

pas tenu compte. Il demande dès lors, lui aussi, que la procédure soit suspendue.

L'intervenant souhaite de nouveau souligner que ce dossier porte sur un montant considérable de plus de cinq milliards d'euros. Cet achat déterminera la situation de la Défense durant plusieurs décennies. En se basant d'ores et déjà sur le remplacement des F-16, on opte pour une armée qui pourra d'emblée être chargée d'opérations de bombardement en cas de conflits de haute intensité. Est-ce un choix qui fait l'unanimité? En prenant d'ores et déjà cette option, tout débat relatif aux autres missions, telles que la formation des soldats dans des zones de conflit, le déminage, les troupes de stabilisation, le renseignement, etc..., est clos avant d'avoir commencé.

La demande d'informations est basée sur le niveau d'ambition actuel, ce qui équivaut à un choix implicite, alors que le ministre a lui-même déjà souligné, à plusieurs reprises, qu'il fallait encore choisir entre les diverses alternatives et qu'aucune décision n'avait été prise. De plus, le ministre a également attiré l'attention sur la situation budgétaire pénible de son département. Ce document est rédigé de telle manière qu'il exclut toute autre possibilité, pour remplacer le F-16, que celle qui consiste à choisir un avion de chasse beaucoup trop onéreux et d'ailleurs trop perfectionné pour d'autres missions.

Il serait beaucoup plus logique de commencer par élaborer un projet pour la Défense belge et ensuite de déterminer quels grands achats sont nécessaires à cette fin, et pas l'inverse. L'intervenant regrette que les partis de la majorité se laissent clairement instrumentaliser par l'industrie de défense.

M. De Vriendt pose ensuite plusieurs questions ponctuelles.

Le questionnaire énumère un certain nombre de critères auxquels les nouveaux avions devront satisfaire. S'agit-il de conditions indispensables et ces critères sont-ils pondérés? La Défense recherche-t-elle, par exemple, des appareils légers et maniables ou des avions bombardiers disposant d'un long rayon d'action?

Quelle sera l'incidence de l'arrivée d'un nouvel avion de chasse sur l'emplacement et la situation des bases actuelles de la force aérienne?

S'agissant de l'aspect budgétaire, on peut émettre les considérations suivantes: aux États-Unis, le montant des coûts estimés a été dépassé de plus de 70 %. D'importants dépassements budgétaires ont également

budgetoverschrijdingen gewag gemaakt. Werd in de rondvraag gevraagd of er al budgetoverschrijdingen zijn vastgesteld bij de ontwikkeling en de levering van toestellen?

Het publiek heeft recht op transparantie. De minister heeft beloofd bepaalde elementen van het dossier te delen met de leden, eventueel in de commissie voor de Lege aankopen. Ondertussen heeft die commissie zelfs nog geen planning van haar werkzaamheden bekendgemaakt. Volgens de inleidende uiteenzetting zouden twee constructeurs de geheimhouding hebben gevraagd van bepaalde elementen. Om welke constructeurs gaat het? Welke antwoorden worden door hen als geheim gekwalificeerd (zie bijlage, blz. 11 en 12)?

Vervolgens stelt de heer de Vriendt een aantal technische vragen waarop het antwoord bepalend is voor de budgettaire weerslag. Hoeveel toestellen zou België in totaal nodig hebben om volgens de constructeurs het huidige ambitieniveau in stand te houden? Welk minimum aantal vliegtuigen per jaar is vereist om de operationele capaciteit te behouden? Hoeveel bases zijn in België vereist voor het nieuwe toestel? Wat is hun reikwijdte met een volle tank? Welke snelheid halen de toestellen? Beschikken zij over een *stealth*-capaciteit? Heeft Defensie dergelijke capaciteit nodig? Behouden ze hun prestaties bij slecht weer? Kunnen alle toestellen tactische kernwapens meedragen? Hoe is de interoperabiliteit met andere toestellen? Hoe hoog lopen de onderhoudskosten op? Volgens een Amerikaanse analyse kost één vluchtuur met een F-35 30 000 US dollar terwijl dit voor een Rafale 15 000 US dollar zou bedragen.

Hoe doen de toestellen het op het gebied van *pooling and sharing*? Binnenkort wordt een nieuw samenwerkingsakkoord, voor de luchtcomponent, met Nederland ondertekend met het oog op de gezamenlijke bescherming van het luchtruim (wat niet noodzakelijk met hetzelfde type hoeft te gebeuren). Betekent dit dat impliciet toch de keuze zou worden gemaakt voor de nieuwe F-35? Nederland is vragende partij voor meer samenwerking tussen beide luchtcomponenten. Wat zal de inhoud zijn van dit samenwerkingsakkoord?

Volgens de heer De Vriendt zou een onafhankelijke deskundige de prijs van elke constructeur moeten kunnen onderzoeken.

Hij waarschuwt er ook voor dat economische compensaties waarmee nogal dikwijls wordt geschermd niet mogen worden overschat. Bij de aankoop van de F-16 % bleek het volgens een rapport van de FOD Economie uit 2008 en de berekeningen van zijn fractie om niet meer

été observés aux Pays-Bas et en Allemagne. A-t-on demandé dans le questionnaire si des dépassements budgétaires ont déjà été constatés lors du développement et de la livraison d'appareils?

Le public a droit à la transparence. Le ministre a promis de partager certains éléments du dossier avec les membres, éventuellement dans le cadre de la commission des Achats militaires. Dans l'intervalle, cette commission n'a pas encore rendu public le calendrier de ses travaux. Selon l'exposé introductif, deux constructeurs auraient demandé que l'on garde secrets certains éléments. De quels constructeurs s'agit-il? Quelles réponses qualifient-ils de "secret" (voir annexe, p. 11 et 12)?

M. De Vriendt pose ensuite un certain nombre de questions techniques dont les réponses sont déterminantes pour l'incidence budgétaire. De combien d'appareils la Belgique devrait-elle disposer, selon les constructeurs, pour maintenir ses ambitions au niveau actuel? Quel est le nombre minimum d'heures de vol requis par an pour maintenir la capacité opérationnelle? Combien de bases sont-elles nécessaires en Belgique pour le nouvel appareil? Quel est leur rayon d'action avec un réservoir plein? Quelle vitesse ces appareils atteignent-ils? Disposent-ils d'une capacité *stealth*? La Défense a-t-elle besoin d'une telle capacité? Les performances sont-elles équivalentes en cas de mauvais temps? Tous les appareils peuvent-ils transporter des armes nucléaires tactiques? Quelle est leur interoperabilité avec d'autres appareils? Quel est le niveau des coûts d'entretien? Selon une étude américaine, une heure de vol d'un F-35 coûte 30 000 dollars US, alors que, dans le cas d'un Rafale, le coût serait de 15 000 dollars US.

Quels résultats les appareils obtiennent-ils sur le plan du *pooling and sharing*? Un nouvel accord de coopération sera signé prochainement pour la composante Air avec les Pays-Bas en vue de la défense commune de l'espace aérien (qui ne doit pas nécessairement être assurée par des appareils du même type). Cela signifie-t-il implicitement qu'il serait quand même opté pour le nouveau F-35? Les Pays-Bas sont demandeurs d'une coopération accrue entre les deux composantes Air. Quelle sera la teneur de cet accord de coopération?

Selon M. De Vriendt, un expert indépendant devrait pouvoir analyser le prix de chacun des constructeurs.

Il prévient également que les compensations économiques que l'on invoque assez souvent ne peuvent être surestimées. Il est ressorti d'un rapport du SPF Économie de 2008 et des calculs de son groupe que, lors de l'acquisition des F-16, elles ne représentaient pas



dan 3 % van de oorspronkelijke aankoopprijs te gaan. Voor de spreker moeten dan ook andere criteria mee in rekening worden gebracht. Economische *return* en werkgelegenheid zijn zeker belangrijk maar kunnen niet het enige en doorslaggevende argument zijn. Ethiek en andere taken voor het leger zijn ook criteria.

De heer De Vriendt stelt vast dat er op het ogenblik geen consensus bestaat over de vervanging van de F-16. De minister zou beter trachten een groter draagvlak in parlement en maatschappij te vinden i.p.v. te proberen dit dossier geforceerd door te duwen.

*Mevrouw Karolien Grosemans (N-VA), voorzitter,* vraagt of de potentiële leveranciers alle in staat zijn om voldoende toestellen volgens een gegarandeerd leveringsschema te leveren tussen 2023 en 2028. Een nieuw trainingsconcept voor piloten en onderhoudspersoneel zal noodzakelijk zijn. Zullen de voorzieningen hiervoor, zoals vliegsimulatoren, deel uitmaken van het uiteindelijke contract? Hetzelfde geldt voor het nieuwe onderhouds- en bevoorradingsconcept (bv. wisselstukken). Zal dit ook in het contract worden opgenomen? Hebben de constructeurs garanties gegeven dat de conventionele wapens waarover de Luchtcomponent beschikt, bruikbaar zullen zijn op de toestellen? En indien niet, tot welke bijkomende kosten zou dit kunnen leiden? Sommige toestellen zullen waarschijnlijk belangrijke infrastructuraanpassingen noodzakelijk maken aan de vliegbases. Worden die aanpassingen geïnventariseerd en zullen zij ook deel uitmaken van de evaluatie van de offertes?

Ten slotte heeft mevrouw Grosemans het nog over een recent door de sp.a verspreid persbericht waarin de aanpak van dit dossier op de korrel wordt genomen.

De spreekster weerlegt vervolgens de door de sp.a ingeroepen argumenten en beweringen. Zo is de juridische grondslag van de marktverkenning, waarover juridisch advies werd ingewonnen, onbetwist. De marktverkenning zou gestuurd zijn, maar dit wordt niet bewezen.

De Nederlandse "defensie-expert" die de argumenten van de sp.a moet kracht bijzetten is een militair historicus maar geen specialist inzake jachtvliegtuigen. Niettemin beweert hij dat de rondvraag duidelijk gericht is op de aankoop van de F-35 onder meer doordat de term "hoog geweldsspectrum" wordt gebruikt bij de omschrijving van de vereiste opdrachten die het vliegtuig moet aankunnen. De F-16 kan thans ook reeds opereren in het hoogste geweldsspectrum. Het is maar logisch dat de opvolger dit ook aankan (het wordt overigens geëist van alle kandidaat-toestellen). Het gaat er de

plus de 3 % du prix d'achat initial. L'intervenant estime dès lors que d'autres critères doivent également être pris en considération. Si les retombées économiques et l'emploi sont sans conteste importants, ils ne peuvent constituer l'argument unique et déterminant. L'éthique et d'autres missions pour l'armée sont d'autres critères.

M. De Vriendt constate qu'il n'existe pas de consensus, à ce stade, concernant le remplacement des F-16. Le ministre ferait mieux de rechercher un soutien plus large au sein du parlement et de la société, plutôt que d'essayer d'imposer ce dossier en faisant le "forcing".

*Mme Karolien Grosemans (N-VA), présidente,* demande si les fournisseurs potentiels seront tous en mesure de livrer suffisamment d'appareils entre 2023 et 2028 selon un calendrier de livraison garanti. Un nouveau programme de formation des pilotes et du personnel de maintenance sera nécessaire. Les équipements nécessaires à cet effet, comme, par exemple, les simulateurs de vol, feront-ils partie du contrat définitif? La même question se pose concernant le nouveau programme de maintenance et d'approvisionnement (p. ex. en ce qui concerne les pièces détachées). Celui-ci figurera-t-il également dans le contrat? Les constructeurs ont-ils garanti que les armes conventionnelles dont dispose la Composante Air pourront être utilisées sur ces appareils? Et, dans la négative, quels seraient les suppléments de coûts engendrés? Certains appareils nécessiteront vraisemblablement d'importantes adaptations au niveau de l'infrastructure des bases aériennes. Ces adaptations sont-elles inventoriées et feront-elles également partie de l'évaluation des offres?

Enfin, Mme Grosemans évoque encore un communiqué de presse, diffusé récemment par le sp.a, égratignant la manière dont ce dossier a été géré.

L'intervenante réfute ensuite les arguments et affirmations du sp.a. Ainsi, le fondement juridique de la prospection du marché, qui a été examiné au plan juridique, est incontestable. D'aucuns prétendent que la prospection aurait été "téléguidée", mais cette allégation n'est pas prouvée.

L'expert néerlandais en matière de défense qui est censé étayer les arguments du sp.a est un historien militaire mais n'est pas spécialisé dans les avions de chasse. Il affirme néanmoins que la *demande d'informations* est clairement orientée en faveur de l'achat du F-35 notamment parce que le terme "conflit de haute intensité" est utilisé dans la description des missions que l'avion doit être en mesure d'accomplir. Actuellement, le F-16 est lui aussi déjà capable d'opérer dans des conflits de la plus haute intensité. Il va de soi que son successeur en soit également capable, ce qui est d'ailleurs

Luchtcomponent om een volwaardig en performant vliegtuig te verwerven dat de volgende veertig jaar probleemloos zal meekunnen. De Nederlandse defensie-expert heeft het mis wanneer hij stelt dat er geen weg meer terug is: het is reeds ten overvloede gesteld dat het dossier zich op dit ogenblik nog in de voorbereidende fase bevindt en er geen enkele verbintenis is aangegaan. Dezelfde expert beweert dat de rondvraag op maat van de F-35 zou zijn geschreven omwille van de nucleaire capaciteit. De rondvraag spreekt echter nergens van een nucleaire capaciteit of is het onderscheid tussen *dual capable* en *multirole* niet duidelijk? Is elk bevestigd toestel *no observable* en wordt van elk een *stealth*-capaciteit gevraagd? De Nederlandse defensie-expert stelt ook dat er steeds meer luchtgevechten worden geleverd door *drones*. Volgens de spreekster heeft er echter nog nooit een luchtgevecht plaatsgehad tussen een *drone* en een gevechtsvliegtuig.

De spreekster benadrukt nogmaals dat de rondvraag niet meer is dan een marktverkenning en geen enkele verplichting inhoudt of bindend zou zijn. Zij vraagt de minister dit te bevestigen en naar zijn standpunt over het bovenstaande.

De heer Dirk Van der Maelen (*sp.a*) betwist stellig dat de marktverkenning zonder gevolgen zou zijn. Hij verwijst dienaangaande naar de Nederlandse militair historicus de heer Christ Klep. Die staat in Nederland bekend als een vooraanstaand militair historicus die tijdens het debat over de vervanging van de F-16 aldaar door verschillende media en op verschillende seminaries als een gezaghebbende informatiebron werd uitgenodigd. De spreker stelt voor de heer Klep ook in de commissie uit te nodigen.

Volgens de heer Klep, zo citeert de spreker hem, gaat het niet om een onschuldige marktverkenning. Nederland heeft in dit dossier te maken gehad met sluipende besluitvorming die niet meer teruggedraaid kon worden en hij voorspelt dat dit in België ook zo zal geschieden.

Als er een gevolgtrekking is die uit de afloop van het oude Agusta-dossier voortvloeit dan is het wel dat transparantie essentieel is en er geen sprake meer mag zijn van achterkamerpolitiek. De spreker begrijpt niet waarom de minister de antwoorden op de vragen uit de rondvraag niet kan of wil meedelen. Het verschil in transparantie bij de behandeling van dit soort dossiers met landen als bijvoorbeeld Nederland is trefend. Op de website van de Nederlandse Rekenkamer

exigé pour tous les appareils en lice. Il s'agit de doter la Composante Air d'un avion de qualité supérieure et performant qui sera apte à servir sans problème durant les prochaines quarante années. L'expert néerlandais de la défense a tort lorsqu'il affirme que l'on ne peut plus revenir en arrière: il a déjà été affirmé à l'envi que le dossier est encore dans la phase préparatoire pour le moment et qu'aucun engagement n'a été pris. Ce même expert prétend que la "demande d'informations" aurait été taillée sur mesure pour le F-35 en raison de sa capacité nucléaire. La demande d'informations ne fait toutefois nullement mention d'une capacité nucléaire ou la distinction entre avion de combat à *double capacité* et *multirôle* n'est-elle pas claire? Chaque appareil analysé est-il non observable ou une capacité de furtivité est-elle demandée pour chacun d'entre eux? L'expert néerlandais de la défense affirme également qu'un nombre croissant de combats aériens sont effectués par des drones. D'après l'intervenante, un combat aérien entre un drone et un avion de combat n'a toutefois encore jamais eu lieu.

L'intervenante insiste une fois de plus sur le fait que la demande d'informations n'est rien de plus qu'une étude de marché et qu'elle n'implique en aucune façon une obligation ou une contrainte. Elle demande au ministre de le confirmer et de faire connaître son point de vue sur ce qui précède.

M. Dirk Van der Maelen (*sp.a*) conteste avec fermeté l'affirmation selon laquelle l'étude de marché serait dénuée de conséquences. Il renvoie en la matière à M. Christ Klep, un historien militaire néerlandais éminemment connu aux Pays-Bas, qui, dans le cadre du débat sur le remplacement du F-16, a été convié par différents médias et invité à différents séminaires en qualité de source d'informations faisant autorité. L'intervenant propose d'inviter également M. Klep au sein de la commission.

L'intervenant souligne que, selon les dires de M. Klep, cette prospection du marché n'est pas si anodine. Aux Pays-Bas, ce dossier a été marqué par un processus décisionnel larvé qui s'est avéré irréversible, et il prévoit qu'il en ira de même en Belgique.

Si l'on peut tirer un enseignement du dossier Agusta, c'est bien que la transparence est essentielle et qu'il ne peut plus être question de mener une politique d'arrière-boutique. L'intervenant ne comprend pas pourquoi le ministre ne peut ou ne veut pas communiquer les réponses aux questions de la demande préparatoire d'informations. En ce qui concerne le traitement de ce type de dossiers, la différence en matière de transparence avec d'autres pays, comme les Pays-Bas, est

(<http://vervanging-f16.rekenkamer.nl/nl>) vindt hij antwoorden die hij in de Belgische commissie voor de Landsverdediging niet kan krijgen.

Voor de heer Van der Maelen is de rondvraag zeker in één richting gestuurd. Wat in het nadeel van de F-35 is, komt er immers niet in ter sprake zoals de afhankelijkheid van de constructeur voor de software die in het vliegtuig zit. De prijsvergelijking wordt ook bemoeilijkt doordat geen informatie beschikbaar is over de aankoopprijs, de werkings- en instandhoudingskosten en de kosten als gevolg van de attritie. Juist omdat de antwoorden over die heel hoge kosten in het nadeel van de F-35 zouden uitvallen. Dit beantwoordt aan de strategische visie van de Luchtcomponent die absoluut de F-35 wil. Wie dat niet inziet is naïef of van slechte wil.

Voor de spreker zijn het de Kamerleden die in laatste instantie beslissen over de overheidsuitgaven door de begroting goed te keuren. Het is dan ook niet meer dan normaal dat ze recht hebben op een volledige kostenraming.

De fractie van de spreker heeft een nota opgesteld waarin, op basis van gegevens van het Nederlandse en Canadese ministerie van Defensie, een raming wordt gemaakt van de kosten die de aanschaf van 40 toestellen van de F-35 voor de Belgische belastingbetaler zou vertegenwoordigen (zie <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-ublicaties/kamerstukken/2014/12/15/kamerbrief-over-d-brief-vervanging-f-16.html> en <http://www.forces.gc.ca/en/about-reports-pubs/next-gen-fighter-annual-update-2014.page>).

De Canadese parlementsleden krijgen een degelijke en complete kostenraming voorgesteld. De toestellen kosten er bijna 97 miljoen euro per stuk. De kosten voor exploitatie, instandhouding, en attritie bedragen gemiddeld ruim 1 miljard per jaar. In Nederland komt men op een investeringskost per toestel van ruim 104 miljoen euro en een jaarlijkse last van 406 miljoen euro.

Wanneer de Nederlandse en Canadese voorbeelden zouden worden omgerekend naar de Belgische situatie verkrijgt men een gemiddelde jaarlijkse kost van tussen de 440 en 650 miljoen euro (aankoop, werking en instandhouding, zonder attritie). Indien dit wordt getoetst aan de in de defensiebegroting voor 2015 opgenomen 74 miljoen euro investeringskredieten, dan is er zelfs onvoldoende ruimte voor de aankoop van één vliegtuig. Voor de werkingskosten van het gehele leger is 519 miljoen euro uitgetrokken. In Nederland bedragen de werkingskosten voor 37 toestellen 283 miljoen euro.

frappante. Sur le site internet de la Cour des comptes néerlandaise (<http://vervanging-f16.rekenkamer.nl/nl>), il trouve des réponses qu'il ne peut obtenir au sein de la commission belge de la Défense nationale.

Selon M. Van der Maelen, la demande préparatoire d'informations est très certainement orientée. En effet, aucun élément en défaveur du F-35 n'y est abordé, comme le fait que le constructeur est dépendant du logiciel présent dans l'avion. La comparaison des prix est également rendue malaisée du fait de l'absence d'informations sur le prix d'achat, les frais de fonctionnement et de maintenance et les coûts résultant de l'attrition, justement parce que les réponses relatives à ces coûts très élevés ne plaideraient pas en faveur du F-35. Cela correspond à la vision stratégique de la Composante Air, qui a jeté son dévolu sur le F-35. Celui qui ne voit pas cela est naïf ou de mauvaise volonté.

Selon l'intervenant, ce sont les députés qui statuent en dernier ressort sur les dépenses publiques en approuvant le budget. Il est donc parfaitement normal qu'ils reçoivent une estimation complète des coûts.

Le groupe de l'intervenant a rédigé une note qui évalue, sur la base des données des ministères néerlandais et canadien de la Défense, les coûts que l'acquisition de 40 appareils F-35 représenterait pour le contribuable belge (voir <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-ublicaties/kamerstukken/2014/12/15/kamerbrief-over-d-brief-vervanging-f-16.html> en <http://www.forces.gc.ca/en/about-reports-pubs/next-gen-fighter-annual-update-2014.page>).

Les parlementaires canadiens reçoivent une estimation correcte et complète des coûts. Les appareils coûtent près de 97 millions d'euros pièce. Les coûts d'exploitation, de maintenance et d'attrition s'élèvent en moyenne à plus d'un milliard par an. Aux Pays-Bas, le coût d'investissement est évalué à plus de 104 millions d'euros par appareil et les charges annuelles, à 406 millions d'euros.

Si les exemples néerlandais et canadien étaient transposés à la situation belge, on obtiendrait un coût annuel moyen de 440 à 650 millions d'euros (achat, fonctionnement et maintenance, sans l'attrition). Si l'on confronte ces chiffres aux crédits d'investissement de 74 millions d'euros prévus dans le budget de la Défense pour 2015, il n'est même pas possible d'acquérir un seul appareil. Un montant de 519 millions d'euros a été prévu pour les coûts de fonctionnement de l'ensemble de l'armée. Aux Pays-Bas, les coûts de fonctionnement s'élèvent à 283 millions d'euros pour 37 appareils.

Dit toestel zal dus de middelen voor de andere componenten van de Belgische Krijgsmacht volledig opsorpen. Het leger loopt het risico totaal uit balans geslagen te worden door deze budgettaire waanzin.

De Nederlandse en Canadese cijfers zijn betrouwbaar omdat zij door de rekenkamers van die landen werden gecontroleerd en er ook een stevig politiek debat aan is voorafgegaan is. Bovendien liggen ze lager dan wat België zal moeten betalen omdat het niet heeft deelgenomen aan de ontwikkelingsfase.

De spreker vreest dat de verwerving van deze duurste vliegtuigen ter wereld onbetaalbaar wordt zeker in het licht van de onder meer door Europa opgelegde besparingen.

De heer Van der Maelen vraagt enkel maar dat in België dezelfde soort informatie als in Nederland, Canada, Frankrijk of Duitsland ter beschikking zou worden gesteld. Hij betreurt het dat in België beslissingen over grote militaire bestellingen in besloten kring worden genomen en vraagt de leden dit nu niet opnieuw te laten gebeuren. Er is nood aan een groot maatschappelijk debat op basis van correcte informatie en transparante samenwerking tussen regering en parlement. De meerderheid echter lijkt hier bang van te zijn.

De kernvraag is wat de grootste bedreigingen zijn voor België op dit ogenblik. Dat is niet Rusland maar wel de jihadi's en cyberaanvallen. Er moet dan ook meer worden geïnvesteerd in inlichtingengaring en *cyber defence* i.p.v. bemande jachtvliegtuigen. Ten slotte verduidelijkt de spreker dat hij niet heeft beweerd dat *drones* bemande gevechtsvliegtuigen zouden kunnen vervangen. Volgens experts echter zal de uitschakeling van luchtafweer op de grond in de toekomst in de eerste plaats gebeuren met geleide bommen. Voor de verdere verkenningsoperaties e.d. zullen *drones* worden gebruikt.

*De heer Sébastien Pirlot (PS)* preciseert, in antwoord op de heer Vandemput, dat vertegenwoordigers van de Belgische luchtvaartindustrie contact hebben gehad met de constructeurs. Twee ervan zijn niet ingegaan op het aspect van de economische compensaties. De overige drie waren daartoe wel bereid.

De spreker erkent dat de huidige minister een moeilijk dossier erft omdat zijn voorganger zich in feite reeds had uitgesproken ten gunste van de F-35. Maar om het debat sereen te laten verlopen zal op een gegeven ogenblik toch over de economische return moeten worden gesproken. Hierbij dienen onder meer ook de universiteiten te

Cet appareil absorbera donc intégralement les moyens des autres composantes des Forces armées belges. L'armée risque d'être totalement déséquilibrée par cette folie budgétaire.

Les chiffres néerlandais et canadiens sont fiables, dès lors qu'ils ont été contrôlés par les cours des comptes de ces pays et précédés d'un sérieux débat politique. En outre, ils sont inférieurs à ce que la Belgique devra payer, parce qu'elle n'a pas participé à la phase de développement.

L'intervenant craint que l'acquisition de ces avions — qui sont les plus chers au monde — devienne impayable, *a fortiori* au regard des économies imposées par l'Europe, notamment.

M. Van der Maelen demande seulement que la Belgique mette à disposition le même type d'informations que les Pays-Bas, le Canada, la France ou l'Allemagne. Il déplore qu'en Belgique, des décisions portant sur d'importantes commandes militaires soient prises en petit comité, et demande aux membres de s'y opposer dans le futur. Il faut mener un important débat de société sur la base d'informations correctes et d'une collaboration transparente entre le gouvernement et le parlement. Mais il semble que cela effraie la majorité.

La question clé est de savoir quelles sont les principales menaces qui pèsent actuellement sur la Belgique. Il ne s'agit pas de la Russie, mais bien des djihadistes et des cyberattaques. Il faut donc que nous investissions davantage dans la collecte d'informations et la cyberdéfense, plutôt que dans des avions de chasse avec pilote. L'intervenant précise, enfin, qu'il n'a pas prétendu que les drones pourraient remplacer des avions de combat commandés par des pilotes. Selon des experts, la neutralisation de la défense anti-aérienne au sol se fera d'abord par l'intermédiaire de bombes guidées. Les drones seront utilisés pour les autres opérations de reconnaissance, *etc.*

*M. Sébastien Pirlot (PS)* précise, en réponse à M. Vandemput, que des représentants de l'industrie aéronautique belge ont eu des contacts avec les constructeurs. Deux d'entre eux n'ont pas donné suite aux demandes relatives aux compensations économiques; les trois autres étaient disposés à en prévoir.

L'intervenant reconnaît que le ministre actuel a hérité d'un dossier difficile, car son prédécesseur s'était en fait déjà prononcé en faveur du F-35. Cependant, afin que le débat puisse se dérouler sereinement, il faudra tout de même parler à un certain moment des retombées économiques. À cet égard, les universités, notamment,



worden betrokken. Ook het nucleaire luik zal ter sprake moeten komen.

Ten slotte vindt de heer Pirlot dat een aantal elementen in de *survey* ontbreken zoals gegevens over de toestellen in vlucht. Zoals de heer Van der Maelen vindt de spreker dat dit suggereert dat de defensiestaf, om historische redenen, reeds zijn keuze voor de F-35 zou hebben gemaakt.

*De heer Benoit Hellings (Ecolo-Groen)* vindt ook dat eerst beter de voorstelling van het strategisch plan zou worden afgewacht alvorens het debat over het dossier van de vervanging aan te vangen.

De *survey* vermeldt duidelijk dat Defensie niet op zoek is naar een specifiek toestel maar naar een bepaalde capaciteit. Voor de spreker kan dit worden bekeken vanuit de invalshoek van *pooling and sharing*, wat het bestaan veronderstelt van een aantal partnerlanden waarmee capaciteiten kunnen worden gedeeld. Volgens sommige deskundigen zou Duitsland voor België een goede partner zijn op dit vlak. Het land heeft reeds gekozen voor de *Eurofighter* (zonder nucleaire capaciteit) als vervangingstoestel. Frankrijk, dat ook een goede partner zou zijn, heeft gekozen voor de Rafale; Nederland voor de F-35. In dit dossier is het voor de spreker dan ook niet onmiddellijk duidelijk met welke partner een voorafgaand *pooling and sharing* samenwerkingsverband zou kunnen worden opgestart. De rondvraag (zie bijlage, p. 12) spreekt van het delen van logistiek, munitie en elektronische data. Door het zoeken naar een capaciteit i.p.v. naar een bepaald toestel plaatst de Belgische Defensie zich in een afhankelijkheidspositie. Omdat Nederland reeds heeft gekozen voor de F-35, wordt het dossier als het ware op natuurlijke wijze in de richting van de F-35 geduwd.

Over het aspect van de kosten zegt de *survey* dat deze beheersbaar en aanvaardbaar dienen te zijn. Ook het onderhoud en instandhouding spelen een rol op dit vlak (zie bijlage, p.1 en p. 19). Het debat kan niet volwaardig worden gevoerd wanneer er niet voldoende duidelijkheid is over de verdeling van de kosten over de eigenlijke aankoop van de toestellen, de onderhouds- en instandhoudingskosten, e.d. Op grond van welke standaard zullen de toestellen met elkaar worden vergeleken wat dit aspect betreft. Zal het de kost per vliegtuig zijn, de aankoopprijs (met onderhoudskosten) per toestel, ...? In dit verband wijst de heer Hellings erop dat de onderhoudskosten in het F-16 programma met meer dan 70 % zijn toegenomen, gespreid over het ganse programma.

Vervolgens verwijst de spreker naar de aanwezigheid van Amerikaanse tactische kernwapens op Kleine

devront aussi être associées. Il faudra également aborder le volet nucléaire.

Enfin, M. Pirlot estime qu'il manque un certain nombre d'éléments dans la demande préparatoire d'informations, comme des données sur les appareils en vol. Comme M. Van der Maelen, l'intervenant estime que cela suggère que l'état-major de la Défense a déjà opté, pour des raisons historiques, en faveur du F-35.

*M. Benoit Hellings (Ecolo-Groen)* estime lui aussi qu'il est préférable d'attendre la présentation du plan stratégique avant d'entamer le débat sur le dossier du remplacement.

La demande préparatoire d'informations mentionne clairement que la Défense ne recherche pas un appareil spécifique, mais bien une certaine capacité. Pour l'intervenant, on peut aborder la question sous l'angle du *pooling and sharing*, ce qui suppose l'existence de plusieurs pays partenaires avec lesquels des capacités peuvent être partagées. Selon certains experts, l'Allemagne serait un bon partenaire pour la Belgique sur ce plan. Le pays a déjà opté en faveur de l'*Eurofighter* (sans capacité nucléaire) pour remplacer ses appareils. La France, qui serait également un bon partenaire, a choisi le Rafale; les Pays-Bas, le F-35. Dans ce dossier, l'intervenant ne voit dès lors pas clairement avec quel partenaire une coopération préalable pourrait être entamée dans le cadre du *pooling and sharing*. Le questionnaire (voir annexe, p. 12) parle du partage de logistique, de munitions et de données électroniques. En recherchant une capacité et non un certain appareil, la Défense belge se met dans une position de dépendance. Comme les Pays-Bas ont déjà opté en faveur du F-35, le dossier est en quelque sorte tout naturellement orienté en faveur de cet appareil.

S'agissant des coûts, le questionnaire souligne qu'ils doivent être acceptables et maîtrisables. L'entretien et la maintenance jouent également un rôle en la matière (voir annexe, pages 1 et 19). Le débat ne peut être pleinement mené si les coûts ne sont pas suffisamment ventilés entre l'achat des appareils proprement dit, les coûts d'entretien et de maintenance, etc. Concernant cet aspect, sur la base de quel critère pourra-t-on comparer les appareils? Se basera-t-on sur le coût par avion, le prix d'achat par appareil (en ce compris les coûts d'entretien), etc? À cet égard, M. Hellings indique que les coûts d'entretien prévus dans le programme F-16 ont augmenté de plus de 70 %, répartis sur l'ensemble du programme.

L'intervenant évoque ensuite la présence d'armes nucléaires tactiques à Kleine Brogel, présence qui n'est



Brogel die overigens in geen enkel officieel document wordt bevestigd. Op dezelfde manier staat er in de rondvraag niets over kernwapens en de capaciteit van de opvolger van de F-16 om kernwapens te vervoeren. Niettemin wordt de term *deterrence* (afschrikking) gehanteerd. Wordt hieronder verstaan dat de opvolger van de F-16 kernbommen zal kunnen vervoeren? Werd over de nucleaire capaciteit gepraat met de staatsagentschappen?

Vorst vraagt de heer Hellings toelichting bij een aantal in de survey gebruikte termen zoals "*multi role*", "*the full spectrum of warfare*" en "*vast enlargement of the threat spectrum*" (zie bijlage, p. 7). Volgens de spreker impliceren deze technische termen het maken van een keuze erop gericht de nieuwe vliegtuigen te kunnen zetten bij operaties uit het hoogste geweldsspectrum. Door deze termen te gebruiken maakt Defensie dus reeds een keuze.

Het is inderdaad zo dat de huidige F-16's ook in het hoogste geweldsspectrum kunnen opereren. Anderzijds volstaan vier à vijf toestellen om het Belgisch luchtruim te beschermen.

Inzake de attritie vraagt de spreker hoeveel vliegtuigen uit het F-16-programma verloren zijn gegaan en hoe dit kan worden geraamd voor de opvolger.

Een belangrijk punt is volgens de spreker de generatie van de toestellen en programma's die in aanmerking komen om de F-16 op te volgen. Deze zijn zeer uiteenlopend. Wanneer in een competitie vliegtuigen, waarvan het concept van zeer uiteenlopende ouderdom is, naast elkaar worden geplaatst, speelt dit waarschijnlijk in het voordeel van het jongste.

Het aspect van de vertrouwelijkheid speelt een belangrijke rol in dit dossier. Bepaalde elementen kunnen in de openbare commissie voor de Landsverdediging worden onderzocht, andere alleen in de vertrouwelijkheid van de commissie voor de Legeeraankopen, nog andere blijven geheim. Kan de minister preciseren welke aspecten openbaar zijn en welke niet?

Het programma zal niet alleen bijzonder duur zijn maar ook een belangrijke impact hebben op het leger in zijn geheel. De onderhoudskosten zouden *grosso modo* oplopen tot de helft van de werkingskosten van het leger. Vandaar de vraag of vertegenwoordigers van de andere componenten op enige wijze betrokken zijn bij dit dossier?

De heer Tim Vandenput (*Open Vld*) vindt het spijtig dat de heer Van der Maelen verkeerde informatie naar de bevolking toe verspreidt. Hij vraagt waarom de

d'ailleurs confirmée dans aucun document officiel. De même, le questionnaire est muet en ce qui concerne les armes nucléaires et la capacité du successeur du F-16 à transporter des armes nucléaires. Le terme *deterrence* (dissuasion) est néanmoins employé. Faut-il comprendre par là que le successeur du F-16 pourra transporter des bombes nucléaires? A-t-on débattu de la capacité nucléaire avec les agences étatiques?

M. Hellings demande ensuite des précisions sur certains termes utilisés dans le questionnaire tels que "*multi role*", "*the full spectrum of welfare*" et "*vast enlargement of the threat spectrum*" (voir annexe, page 7). Selon l'intervenant, ces termes techniques impliquent un choix qui suppose l'engagement des nouveaux avions dans le cadre d'opérations militaires de la plus haute intensité. Dès lors, en employant ces termes, la Défense fait déjà un choix.

Il est vrai que les F-16 actuels peuvent également opérer dans le cadre d'opérations militaires de la plus haute intensité. D'autre part, quatre à cinq appareils suffisent pour protéger l'espace aérien belge.

En ce qui concerne l'attrition, l'intervenant demande combien d'avions de type F-16 ont été perdus et comment ce nombre peut être évalué pour le successeur.

Selon l'intervenant, la génération des appareils et des programmes qui entrent en ligne de compte pour succéder au F-16 constitue un point important. Celles-ci sont très diverses. Lorsque, dans une compétition, on compare des avions conçus à des époques très différentes, cela se fait probablement à l'avantage du plus récent.

L'aspect "confidentialité" joue un rôle important dans ce dossier. Certains éléments peuvent être examinés en commission de la Défense nationale, d'autres uniquement dans la confidentialité de la commission des Achats militaires, d'autres encore restent secrets. Le ministre peut-il préciser les aspects qui sont publics et ceux qui ne le sont pas?

Le programme sera non seulement particulièrement onéreux, il aura également un impact important sur l'armée dans son ensemble. Les frais d'entretien représenteraient *grosso modo* la moitié des frais de fonctionnement de l'armée. D'où la question de savoir si des représentants des autres composantes ont été associés d'une quelconque manière à ce dossier?

M. Tim Vandenput (*Open Vld*) regrette que M. Van der Maelen diffuse de fausses informations. Il demande pourquoi le groupe sp.a mène une véritable croisade

sp.a-fractie als het ware een kruistocht voert tegen de F-35 of tegen de vervanging van de F-16's zonder meer. In verband met het argument van de hoge aankoopprijs verwijst de spreker naar Brazilië dat onlangs zesendertig Saab Gripen vliegtuigen heeft aangekocht voor 4,3 miljard euro. Voorts betreurt hij nog de uitspraak van de heer Van der Maelen over de achterkamerpolitiek n.a.v. de aankoop van Agusta helikopters. De spreker meent dat het toch politici waren die destijds de beslissingen hebben genomen en niet de militairen.

*De heer Dirk Van der Maelen (sp.a)* vindt dat transparantie het beste middel is om de bevolking goed in te lichten. Hij vraagt dan ook om deze eerste stappen in het dossier in alle openheid zetten. Volgens de spreker had de rondvraag onmiddellijk na het versturen ervan door de vorige minister, ook aan het parlement moeten zijn medegedeeld.

Hij wijst vervolgens op de berekeningen door zijn fractie dat wanneer België zou overgaan tot de aankoop van veertig F-35's de jaarlijkse weerslag op de begroting tussen de 440 en 650 miljoen euro zal komen te liggen. Hij vraagt de minister nogmaals de leden de gevraagde informatie over de kostenaspecten te bezorgen. Het gaat ten minste om de aankoopprijs, de werkingskosten, de instandhoudingskosten en de attritiekosten.

contre le F-35 ou contre le remplacement des F-16. S'agissant de l'argument du prix d'achat élevé, l'intervenant renvoie au Brésil, qui a récemment acheté trente-six avions Saab Gripen pour un montant de 4,3 milliards d'euros. Il déplore par ailleurs les propos de M. Van der Maelen concernant la politique d'arrière-boutique menée lors de l'acquisition des hélicoptères Agusta. L'intervenant estime que c'étaient bien des hommes et des femmes politiques qui, à l'époque, ont pris les décisions, et pas les militaires.

*M. Dirk Van der Maelen (sp.a)* considère que la transparence est le meilleur moyen d'informer correctement la population. Il demande dès lors que ces premières phases du dossier se déroulent dans la plus grande transparence. Il estime que le questionnaire aurait dû également être communiqué au Parlement dès son envoi par le ministre précédent.

L'intervenant évoque ensuite les calculs effectués par son groupe, calculs selon lesquels l'acquisition de quarante F-35 aurait une incidence budgétaire annuelle comprise entre 440 et 650 millions d'euros. Il demande une nouvelle fois au ministre de transmettre aux membres les informations demandées concernant les coûts, et qui porteront en tout cas au moins sur le prix d'achat, les frais de fonctionnement, les coûts de maintenance et les coûts liés à l'attrition.

## B. Antwoorden van de minister

*De heer Steven Vandeput, minister van Defensie, belast met Ambtenarenzaken, preciseert dat er helemaal geen sprake is van achterkamerpolitiek. Integendeel, hij beoogt juist zo transparant mogelijk tewerk te gaan. Hij wijst erop dat de stand van zaken van het dossier tijdens de inleidende uiteenzetting uitvoerig werd toegelicht. De minister bevestigt nogmaals dat de regering op dit ogenblik nog geen enkele keuze heeft gemaakt, in tegenstelling tot wat bepaalde fracties beweren. Hij verkiest dan ook niet te reageren op de door de heer Van der Maelen naar voren gebrachte cijfers.*

Men bevindt zich thans in de algemene aanloop naar een eventuele aankoop in de toekomst van een vliegtuig ter vervanging van de F-16. De voorbereidende fase hier toe werd onder de vorige regering opgestart. De huidige regering heeft de minister opgedragen een strategisch plan uit te werken dat de ambities en capaciteiten voor de toekomst moet uittekenen. Vooraleer dit plan wordt goedgekeurd en voorgesteld zal geen enkele beslissing door de regering in dit dossier worden getroffen.

Wat thans plaatsheeft is de marktverkenning, niets meer, zoals overigens wordt bevestigd door het advies van de diensten van de Kamer. In dit stadium is er nog geen sprake van enige verbintenis die door Defensie zou zijn aangegaan, wat bepaalde kranten of tijdschriften ook mogen beweren.

Het gaat niet op om doelbewust in de media berichten te laten verspreiden als zou er reeds wel een bestelling hebben plaatsgehad. Als er al een beslissing omtrent de aankoop zal worden getroffen, dan zal dit niet plaatshebben vóór 2018.

De voorbereidende fase is thans bijna afgerond. Alvorens de programmafase zal worden aangevat, waarin het zal gaan over de ambitie, de capaciteit, de aantallen toestellen, e.d., zullen deze elementen eerst worden vastgelegd in het strategisch plan. De regering dient de minister trouwens toestemming te geven om de programmafase te laten aanvangen. De minister is bereid om, voorafgaand aan de aanvang van de programmafase, de resultaten van de voorbereidende fase te bespreken met de commissie.

Defensie beschikt zelf ook nog niet over cijfergegevens die trouwens niet werden gevraagd in de survey. Er werd enkel gevraagd wat de constructeurs Defensie zouden kunnen aanbieden op het vlak van jachtcapaciteit en waarbij de vragen inderdaad zijn geënt op de huidige capaciteit.

## B. Réponses du ministre

*M. Steven Vandeput, ministre de la Défense, chargé de la Fonction publique, précise qu'il n'est nullement question de politique d'arrière-boutique. Au contraire, il entend précisément procéder de la manière la plus transparente possible. Il fait observer que l'état d'avancement du dossier a été commenté en détail au cours de l'exposé introductif. Le ministre confirme à nouveau que le gouvernement n'a encore opéré aucun choix à l'heure actuelle, contrairement à ce que certains groupes prétendent. Il préfère dès lors ne pas réagir aux chiffres avancés par M. Van der Maelen.*

On est actuellement dans la phase d'approche générale en vue d'un éventuel achat, dans le futur, d'un avion pour remplacer le F-16. La phase préparatoire d'un tel achat a été entamée sous le gouvernement précédent. Le gouvernement actuel a chargé le ministre d'élaborer un plan stratégique qui doit définir les ambitions et les capacités pour le futur. Le gouvernement ne prendra aucune décision dans ce dossier avant que ce plan ne soit approuvé et présenté.

Ce qui est en cours actuellement, c'est la prospection du marché, rien de plus, comme le confirme d'ailleurs l'avis des services de la Chambre. À ce stade, il n'est encore question d'aucun engagement qui aurait été contracté par la Défense, quoi qu'en disent certains journaux ou périodiques.

Il est inacceptable de faire diffuser volontairement dans les médias des informations selon lesquelles une commande aurait bel et bien déjà été effectuée. Si une décision doit être prise quant à l'achat, ce ne sera pas avant 2018.

À l'heure qu'il est, la phase préparatoire est presque terminée. Avant d'entamer la phase de programme, lors de laquelle seront abordées les questions de l'ambition, de la capacité, du nombre d'appareils, etc., ces éléments seront d'abord inscrits dans le plan stratégique. Le gouvernement doit d'ailleurs donner son feu vert avant que la phase de programme ne puisse être entamée. Le ministre est disposé, avant l'entame de cette phase de programme, d'examiner en commission les résultats de la phase préparatoire.

La Défense ne dispose pas encore non plus de données chiffrées, qui n'étaient d'ailleurs pas demandées dans le questionnaire (*survey*). Il était seulement demandé aux constructeurs ce qu'ils pouvaient proposer à la Défense comme capacité de chasse, et les questions étaient effectivement axées sur la capacité actuelle.

Op het ogenblik dat zal worden overgegaan van de programma- naar de aanbestedingsfase (*procurement*), vermoedelijk tegen einde 2016, is de minister bereid om de resultaten van de programmafase met het parlement te bespreken. Alle kosten die gepaard gaan met een dergelijke investering zullen dan aan bod komen (*life cycle cost* samengesteld uit aankoopkost, kost van wapensystemen en onderhoud).

*De heer Dirk Van der Maelen (sp.a)* werpt op dat die elementen wel degelijk in de survey werden gevraagd en de minister wel over de antwoorden moet beschikken, maar dat de minister die niet aan de leden wil mededelen.

*De minister* vervolgt zijn betoog en stelt nogmaals dat men zich nu in de voorbereidende fase bevindt zonder dat enige beslissing is getroffen. Veel van de gestelde vragen hebben echter betrekking op de latere programmafase en zullen bijgevolg later aan bod komen.

Over mogelijke industriële samenwerking werden in de rondvraag niet echt vragen gesteld. Niettemin lijken sommige staatsagentschappen zelf de inspanning te doen om de markt en de mogelijkheden tot industriële samenwerking in België te onderzoeken. Inzake economische participatie dient ook duidelijk te worden gesteld dat de industriële bedrijven en de staatsagentschappen in deze fase tot niets gebonden zijn. Pas later kunnen bindende afspraken ook in hun hoofde tot stand komen. Daar zal worden over gewaakt.

Inzake de vraag over wat mag worden verwacht van een gevechtsvliegtuig in de toekomst verwijst de minister naar het aangekondigde strategisch plan dat het ambitieniveau zal vastleggen.

Wat de vorming van piloten betreft, wordt op dit ogenblik samengewerkt met Frankrijk. Voor de toekomst moet dit nog verder worden bepaald. Deze kosten vallen onder de noemer van de *life cycle cost*.

De invloed van de keuze op de situatie en de locatie van de vliegbases zoals ook het aantal te kopen toestellen zijn zaken die in de programmafase zullen worden gespecificeerd. Het aantal hangt uiteraard ook af van het ambitieniveau wat belangrijker is dan het aantal toestellen op zich. Dit zal worden overlegd op Europees niveau en met de Navo. Het ambitieniveau en het geweldsspectrum zijn op dit ogenblik hetzelfde als bij de F-16. Ook de criteria om de toestellen te evalueren worden in de programmafase bepaald. Hetzelfde

Le ministre se dit prêt à examiner les résultats de la phase de programme devant le parlement au moment du passage de la phase de programme à la phase d'adjudication (*procurement*), vraisemblablement vers la fin 2016. Tous les coûts liés à un tel investissement seront alors mis sur la table (notamment le coût du cycle de vie (*life cycle cost*), qui comprend le coût d'acquisition, le coût des systèmes d'armement et les coûts d'entretien).

*M. Van der Maelen (sp.a)* fait observer que ces éléments faisaient bel et bien l'objet de questions incluses dans le questionnaire et que le ministre doit donc avoir les réponses mais qu'il ne souhaite pas les communiquer aux membres.

*Le ministre* poursuit son intervention en répétant que l'on n'en est encore qu'au stade de la phase préparatoire, et qu'aucune décision n'a encore été prise. Un grand nombre de questions posées se rapportent en réalité à la phase de programme, qui est un stade ultérieur, et ces questions seront, par conséquent, abordées plus tard.

La possibilité d'une collaboration industrielle n'a pas vraiment été abordée dans la demande d'informations. Néanmoins, certaines agences étatiques semblent se donner spontanément la peine d'examiner le marché et les possibilités de collaboration industrielle en Belgique. En ce qui concerne la participation économique, il faut par ailleurs insister sur le fait que les entreprises industrielles et les agences étatiques ne contractent aucun engagement à ce stade. Ce n'est qu'ultérieurement que des accords contraignants pourront voir le jour en leur chef. Cet aspect fera l'objet d'une attention particulière.

En ce qui concerne la question de savoir ce que l'on peut attendre d'un avion de combat à l'avenir, le ministre renvoie au plan stratégique annoncé, qui déterminera le niveau d'ambition.

Pour ce qui est de la formation des pilotes, notre pays collabore actuellement avec la France. L'avenir de la collaboration doit encore être précisé. Ces frais relèvent du coût du cycle de vie ("*life cycle cost*").

L'influence du choix sur la situation et sur l'emplacement des bases aériennes, ainsi que le nombre d'appareils à acquérir, seront précisés durant la phase de programme. Bien entendu, la quantité dépend également du niveau d'ambition, qui est plus important que le nombre d'appareils à proprement parler. Ces questions seront discutées au niveau européen et avec l'Otan. Pour l'heure, le niveau d'ambition et le spectre d'opérations militaires sont équivalents à ceux du F-16. Les critères d'évaluation des appareils seront également

geldt voor de bepalingen over het trainingsconcept, het onderhoud e.d.m.

De capaciteit om nucleaire wapens te dragen maakt geen deel uit van de survey. Vandaag is geen enkel van de kandidaat-toestellen daartoe gecertificeerd.

Inzake de mogelijkheid van budgetoverschrijdingen werd in de rondvraag wel de vraag gesteld in welke mate kan worden gegarandeerd dat er geen overschrijdingen zullen plaatshebben. De Nederlandse situatie is op dit vlak verschillend omdat Nederland heeft meegedaan aan de ontwikkelingsfase en de prijs voor Nederland anders zal worden berekend. Voor België is het niet aangewezen om deel te nemen aan de ontwikkeling van enig toestel.

De timing en het volledige tijdspad voor de levering werd meegedeeld aan de fabrikanten. Pas in de aanbestedingsfase (procurement-fase) zullen de leverings-termijnen vastliggen.

De vragen over het dragen van conventionele wapens moeten worden beantwoord in het licht van het concept van het wapensysteem in zijn geheel dat een jachtvliegtuig uitmaakt. Het is niet uitgesloten dat de levensduur van bepaalde van die wapens zal zijn overschreden tegen het ogenblik dat de nieuwe vliegtuigen zullen worden geleverd. De uitfasering van de F-16 loopt ten einde tegen 2029.

Het strategisch plan zal uiteraard gevolgen hebben voor de infrastructuur.

Bij de prijsbepaling staat de *life cycle cost* centraal. Dit omvat alle kosten die met zulke grote investeringen steeds gepaard gaan.

De term *deterrence* is een algemene militaire term die een van de kerntaken van een leger omschrijft. Maar die term kan bijvoorbeeld even goed worden gebruikt bij de inzet van een fregat of een patrouilleboot die ook een afschrikkingseffect kunnen hebben, naargelang de situatie, en geldt dus niet alleen voor vliegtuigen.

Ten slotte wat het zogenaamd overwicht van de luchtcomponent in dit dossier betreft kan er worden op gewezen dat twee generaals van de landcomponent en één generaal van de luchtcomponent het *steering committee* vormen. De directeur-generaal van het staf-departement Material Resources is een generaal van de Landcomponent. De vereisten inzake governance zijn in deze voorbereidende fase van een eventuele aankoop, nageleefd.

fixés durant la phase de programme, de même que le concept d'entraînement, l'entretien, etc.

La capacité de transport d'armes nucléaires ne fait pas partie de la demande préparatoire d'informations. À l'heure actuelle, aucun des appareils en lice ne dispose d'une certification en la matière.

En ce qui concerne le risque de dépassement de budget, la question de savoir dans quelle mesure le non-dépassement pouvait être garanti a bien été posée dans le cadre de la demande d'informations. La situation néerlandaise diffère de la nôtre, étant donné que les Pays-Bas ont participé à la phase de développement et que le prix sera calculé différemment en ce qui les concerne. La Belgique n'a aucun intérêt à prendre part au développement d'un appareil, quel qu'il soit.

Le calendrier détaillé de la livraison a été communiqué aux constructeurs. Ce n'est qu'au cours de la phase d'adjudication (phase de *procurement*) que les délais de livraison seront fixés.

Les questions relatives à l'installation d'armes conventionnelles doivent être examinées à la lumière du concept de système d'armement, dont l'ensemble des éléments constituent un avion de chasse. Il n'est pas exclu que la durée de vie de certaines de ces armes soit dépassée au moment de la livraison des nouveaux avions. Le *phasing out* des F-16 sera achevé d'ici 2029.

Le plan stratégique aura bien entendu des effets au niveau de l'infrastructure.

Le *life cycle cost*, qui reprend l'ensemble des frais nécessairement liés aux investissements d'une telle importance, joue un rôle essentiel dans la fixation du prix.

Le terme *deterrence* est une notion militaire d'ordre général qui désigne l'une des tâches essentielles d'une armée. Ce terme n'est toutefois pas réservé aux avions. Il peut par exemple, selon le cas, également être utilisé dans le cadre de l'engagement d'une frégate ou d'un patrouilleur, qui peuvent aussi avoir un effet dissuasif.

Enfin, en ce qui concerne la prétendue prépondérance de la composante Air dans ce dossier, il peut être souligné que le *steering committee* est composé de deux généraux issus de la composante Terre et d'un seul général de la composante Air. Le directeur général du département d'état-major *Material Resources* est général de la composante Terre. Les exigences en matière de gouvernance ont été respectées au cours de cette phase préparatoire précédant un achat éventuel.



*De heer Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen)* wijst erop dat de minister de antwoorden op de rondvraag in zijn bezit heeft en vraagt waarom de minister wil wachten tot het begin van de programmafase om ze over te maken aan de commissie. Transparantie naar het parlement toe is de beste manier om de zaken uit de media te houden. Het is toch een minimum dat de leden zouden weten wat die toestellen gaan kosten. In de survey wordt wel degelijk gepeild naar de kostprijs (zie bijlage, p. 23-25).

Hij vraagt ook of Defensie een zelfde marktverkenning houdt voor grote aankopen bij de landcomponent of de marine. De in het verleden genomen strategische beslissingen in verband met materieel voor de landmacht zijn op dit ogenblik nog steeds niet volledig uitgevoerd.

Ten slotte wijst hij erop dat wanneer in het samenwerkingsakkoord met Nederland afspraken zouden worden gemaakt over gezamenlijke opleiding en onderhoud dit in feite zou neerkomen op een impliciete keuze voor de F-35.

*De minister* bevestigt nogmaals dat Defensie op dit ogenblik alleen maar aan het rondkijken is naar wat op de markt beschikbaar is zonder dat enige beslissing zou zijn getroffen. Te gelegener tijd zullen de relevante documenten aan de commissie worden overgemaakt. Een vergelijking maken tussen de verschillende vliegtuigen is niet zonder meer mogelijk omdat er geen basis is om te vergelijken. Defensie is thans bezig de antwoorden op de survey te analyseren.

Het samenwerkingsakkoord dat binnenkort met Nederland zal worden ondertekend heeft enkel betrekking op de gezamenlijke bescherming van de beide luchtruimen en op niets meer, niet op gezamenlijk onderhoud e.d. Die beschermingsopdracht hoeft niet noodzakelijkerwijze met hetzelfde type vliegtuig te gebeuren.

Op dit moment is er nog geen enkele verbintenis aangegaan voor een of ander toestel. Eerst zullen in het strategisch plan de nodige capaciteiten worden vastgelegd. Vervolgens zullen in de programmafase de werkelijke behoeften worden omschreven. Nadien volgt de *procurement*-fase die maar ingaat half 2017.

*De heer Peter Buysrogge (N-VA)* onderstreept dat alles tot nu toe volledig overeenkomstig de geldende regels verloopt. Hij apprecieert dat de minister belooft het parlement ook in te lichten bij de volgende fases. In deze mag niet worden vergeten dat er een bepaling over de mogelijke vervanging van de F-16 in het regeerakkoord is opgenomen. Het standpunt van de

*M. Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen)* indique que le ministre connaît les réponses fournies dans le cadre du questionnaire et demande pourquoi il préfère attendre le début de la phase de programme pour les transmettre à la commission. La meilleure manière d'éviter toute médiatisation de l'affaire, c'est d'assurer la transparence vis-à-vis du Parlement. Les membres devraient quand même au moins être informés du prix de ces appareils, un point qui est bel et bien abordé dans le questionnaire (voir annexe, p. 23-25).

L'intervenant demande également si la Défense prospecte également les marchés pour les achats importants de la composante Terre ou de la Marine. À l'heure actuelle, les décisions stratégiques concernant le matériel de l'armée de terre prises par le passé n'ont pas encore été entièrement mises en œuvre.

Enfin, il souligne que si des accords étaient conclus en matière de formation et d'entretien communs dans l'accord de coopération avec les Pays-Bas, cela reviendrait en réalité à opter implicitement pour le F-35.

*Le ministre* confirme à nouveau que, pour l'instant, la Défense se contente d'évaluer ce qui est disponible sur le marché, sans pour autant prendre de décision. Les documents pertinents seront transmis à la commission en temps utile. N'ayant aucune base de comparaison entre les différents avions, il est tout à fait impossible de les mettre en balance. La Défense est actuellement en train d'analyser les réponses au questionnaire.

L'accord de coopération avec les Pays-Bas, qui sera signé prochainement, porte seulement et exclusivement sur la protection commune des deux espaces aériens, et non sur des aspects tels que la maintenance commune, etc. Cette mission de protection ne doit pas nécessairement être assurée par le même type d'avion.

Pour l'instant, aucun engagement n'a encore été pris en faveur de l'un ou l'autre appareil. Les capacités nécessaires seront d'abord fixées dans le plan stratégique, tandis que les besoins réels seront ensuite définis dans la phase de programme. Ensuite viendra la phase d'adjudication (*procurement*), qui ne débutera que vers la mi-2017.

*M. Peter Buysrogge (N-VA)* souligne que tout, jusqu'à présent, se déroule entièrement selon les règles en vigueur. Il apprécie que le ministre ait promis d'informer le parlement lors des phases suivantes également. À cet égard, il ne faut pas oublier que l'accord de gouvernement contient une disposition relative au remplacement possible du F-16. Le point de vue de M. Van der Maelen

heer Van der Maelen is duidelijk, maar het valt te betreuren dat hij bij de publieke opinie verwarring zaait. De spreker verwijst naar de fouten die in het verleden zijn gebeurd n.a.v. grote militaire aankoopdossiers.

Wanneer een beslissing zou vallen over de vervanging van de huidige jachtvliegtuigen, moet dit passen in de strategie van Defensie. Dit betekent evenwel niet dat de eventuele economische meerwaarde en jobs die dit kan bieden, zonder meer dienen te worden genegeerd.

*De heer Veli Yüksel (CD&V)* preciseert dat eerst het strategisch plan moet worden uitgewerkt om vervolgens na te gaan wat de behoeften zijn en wat op de markt wordt aangeboden. Hij hoopt dat de oppositie wil inzien dat er op dit ogenblik alleen maar sprake is van een marktverkenning zonder enige bindende beslissing.

De spreker stelt voor om te gelegener tijd, na de voorstelling van het strategisch plan, vertegenwoordigers uit te nodigen van de staatsagentschappen om toelichting te geven bij hun antwoorden op de rondvraag ten einde de grootste mogelijke transparantie te waarborgen.

*De heer Benoit Hellings (Ecolo-Groen)* verwijst naar de survey (zie bijlage, p. 11 en 12) die vermeldt dat bepaalde constructeurs bepaalde specifieke informatie niet willen verschaffen. Hij vraagt de minister om welke constructeurs het gaat.

*De heer Dirk Van der Maelen (sp.a)* wijst erop dat de minister in zijn antwoord heeft gesteld dat bij de survey niet is gevraagd naar de kostprijs. Nochtans spreekt de tekst van de survey dit tegen. De spreker somt vervolgens uit punt 9.2. (Price Estimate Data and Methodology) de punten 9.2.1. (Acquisition Costs), 9.2.2. (Initial Build-up Costs), 9.2.3. (Operating Costs), 9.2.4. (Sustainment Costs) en 9.2.5. (Attrition Costs), op (zie bijlage, p. 23-25). Het document omvat dus wel degelijk een vraag in verband met de prijs. Deze informatie heeft nochtans geen uitstaans met commerciële belangen. Het gaat daarentegen wel om cruciale informatie voor het parlement. De minister spreekt zichzelf bijgevolg tegen. Het is niet geloofwaardig dat zelfs in deze stand van het dossier niet naar de kostprijs zou zijn gevraagd.

est clair, mais il est regrettable qu'il sème la confusion dans l'opinion publique. L'intervenant renvoie notamment aux erreurs qui ont été commises dans le passé dans le cadre de grands dossiers d'achats militaires.

Si une décision intervient à propos du remplacement de nos avions de chasse actuels, il faudra qu'elle s'inscrive dans la stratégie de la Défense, ce qui ne veut pas dire que l'on ne doit pas tenir compte de la plus-value économique et des emplois qu'une telle décision peut générer.

*M. Veli Yüksel (CD&V)* précise qu'il convient d'abord d'élaborer le plan stratégique afin de pouvoir vérifier ensuite quels sont les besoins et ce qui existe sur le marché. Il espère que l'opposition comprendra qu'à ce stade, il est uniquement question de prospection, et nullement de décisions contraignantes.

L'intervenant propose d'inviter des représentants des agences étatiques en temps utile, après la présentation du plan stratégique, afin qu'ils commentent leurs réponses à la demande d'informations, en vue de garantir une transparence optimale.

*M. Benoit Hellings (Ecolo-Groen)* renvoie à la demande d'informations (cf. annexe, p. 11 et 12) dans laquelle il est mentionné que certains constructeurs ne veulent pas fournir certaines informations spécifiques. Il demande au ministre de quels constructeurs il s'agit.

*M. Dirk Van der Maelen (sp.a)* signale que le ministre a affirmé dans sa réponse que le coût n'a pas été demandé dans la demande d'informations. Or, le texte de cette demande contredit le ministre. L'intervenant relève ensuite dans le point 9.2. (*Price Estimates Data and Methodology*), les points 9.2.1. (*Acquisition Costs*), 9.2.2. (*Initial Build-up Costs*), 9.2.3. (*Operating Costs*), 9.2.4. (*Sustainment Costs*) et 9.2.5. (*Attrition Costs*), (cf. annexe, p. 23-25). Une question ayant trait au prix figure dès lors bel et bien dans le document. Cette information n'a néanmoins aucun rapport avec des intérêts commerciaux. Par contre, elle est effectivement cruciale pour le Parlement. Le ministre se contredit lui-même par conséquent. Il n'est pas crédible d'affirmer que le coût n'est pas demandé même au stade actuel du dossier.

*De minister* stipt aan dat de heer Van der Maelen eerst verkeerde bedragen had geciteerd voor de werkkosten van de vliegtuigen bij de Nederlandse en Canadese luchtmachten.

De minister wenst, tijdens de vergadering van 11 februari 2015, in verband met de vragen over de prijzen te preciseren dat hij naar aanleiding van zijn voorbereiding op de gedachtewisseling in de commissie, heeft vastgesteld dat geen vergelijkbare gegevens uit de antwoorden op de *survey* zijn geresulteerd. Als gevolg daarvan heeft hij zich vergist en verkeerdelijk gesteld dat er naar gegevens over prijzen niet zou zijn gevraagd. De minister bevestigt bijgevolg dat er geen vergelijkbare gegevens beschikbaar zijn maar dat er in de *survey* wel is gevraagd naar een prijsindicatie.

*De rapporteurs,*

Sébastien PIRLOT  
Dirk VAN MECHELEN

*De voorzitter,*

Karolien GROSEMANS

BIJLAGE: *Belgian Defence – Air Combat Capability Successor Programm – Preparation Survey*

*Le ministre* souligne que M. Van der Maelen avait cité premièrement de mauvais montants pour les frais de fonctionnement des avions au sein des forces aériennes néerlandaise et canadienne.

Au cours de la réunion du 11 février 2015, le ministre précise quant aux questions portant sur les prix qu'il a constaté en préparant l'échange de vues en commission que les réponses au questionnaire n'ont pas permis de dégager des données comparables. C'est ce qui l'a induit en erreur. C'est donc à tort qu'il a affirmé que le questionnaire ne comportait aucune question quant aux données relatives aux prix. Le ministre confirme dès lors que l'on ne dispose pas de données comparables disponibles, mais qu'une indication de prix était bel et bien demandée dans le questionnaire.

*Les rapporteurs,*

Sébastien PIRLOT  
Dirk VAN MECHELEN

*La présidente,*

Karolien GROSEMANS

ANNEXE: *Belgian Defence – Air Combat Capability Successor Program – Preparation Survey*





## **Belgian Defence**

### **Air Combat Capability Successor Program**

### **Preparation Survey**



Cover Photo courtesy of Vador



DEFENCE

Brussels, June 2<sup>nd</sup>, 2014

To whom it may concern

The Air Combat Capability, currently based on the F-16 weapon system, has been a cornerstone of the Belgian Defence since 40 years and has a sound operational track record. From the beginning it was used for missions such as the control of the Belgian airspace, later and for ten years to come, in expeditionary multirole missions in collaboration with our international partners.

It is the ambition of the Belgian Defence to maintain this core capability in the future.

The Belgian Defence is determined to follow a «best practices» and «due diligence» approach, in support of the decision making process for the replacement of its current multi role Air Combat Capability.

This Preparation Survey sets the scene for the Belgian Air Combat Capability Successor Program and seeks to obtain pertinent knowledge (program scope, capability and associated budgetary framework) needed to request initial governmental approval to start with the program phase.

We thank you for your cooperation in this endeavor.

Guy CLÉMENT ir

Lieutenant General

Director General Material Resources



Belgian Defence Air Combat Capability Successor Program – Preparation Survey

## Important Notice

This Survey is neither a Call for Tender nor a Request for Proposal. No agreement or contract will be concluded following this Survey. The issuance of this Survey is not to be construed in any way as a commitment by the Government of Belgium or the Belgian Defence to reimburse, pay, or otherwise be liable for any cost incurred in responding to this Survey.

The assessment of the provided information will not lead to a down selection nor will it exclude any participation to the next phase of the process.



## Table of Contents

Table of Contents .....	i
1. General Framework .....	1
1.1. Introduction .....	1
1.2. Air Combat capability .....	1
1.3. Need for a credible partner(ship) .....	2
1.4. Planned Program Roadmap .....	2
2. Belgian National Security Framework .....	4
2.1. Belgian National Security Strategy and Defence Policy .....	4
2.2. Strategic Objectives for the Belgian Armed Forces .....	4
2.3. Belgian Defence Armed Forces Operational Framework .....	4
2.4. Belgian Air Component Air Combat capability .....	5
2.5. Belgian Air Component Air Combat Capability Level of Ambition .....	6
2.6. Belgian Air Component Air Combat Capability Mission and Roles .....	6
2.7. Belgian Air Component Future Mission Environment .....	7
3. Belgian Defence's Organizational Structure .....	8
4. Preparation Survey .....	9
5. Preparation Phase .....	10
5.1. Preparation Phase process .....	10
5.2. Survey Framework .....	10
5.3. Data Delivery Instructions .....	11
5.4. Releasability .....	11
5.5. Information Confidentiality .....	11
5.6. Program Point of Contact .....	12
6. Operational capabilities of the proposed Air Combat Capability .....	13
6.1. Introduction .....	13
6.2. Air Combat Capability dimensioning .....	13
6.3. Capability description .....	13
6.4. Operational Support .....	15
6.5. Training .....	16
6.6. Concept for future evolution & growth potential .....	16
7. Integrated Logistic Support .....	18
7.1. Introduction .....	18
7.2. Current Logistic Support Concept .....	18



7.3.	Envisioned logistic support concept .....	19
7.3.1.	General Information .....	19
7.3.2.	Maintenance Concept & Associated organizational structure .....	19
7.3.3.	Supply Chain.....	20
7.4.	Airworthiness .....	20
8.	Possibilities for multinational cooperation partnerships.....	21
9.	Program Information .....	23
9.1.	Timelines .....	23
9.1.1.	Generic timeline.....	23
9.1.2.	Order, Production and Delivery Timeline .....	23
9.2.	Price Estimate Data and Methodology .....	23
9.2.1.	Acquisition Costs .....	24
9.2.2.	Initial Build-up Costs .....	24
9.2.3.	Operating Costs.....	24
9.2.4.	Sustainment Costs.....	25
9.2.5.	Attrition Costs .....	25





## 1. General Framework

### 1.1. Introduction

Since the early eighties, the Belgian Defence operates and sustains the F-16 within the framework of the F-16 Multinational Fighter Program. The member nations of this collaborative program are Belgium, Denmark, Norway, the Netherlands, Portugal and the United States of America. Together they ensure that the F-16 Air Combat Capability remains operationally relevant and can be sustained in the long run at an acceptable cost to fulfill the Belgian Defence requirement for a multirole Air Combat Capability (ACCap).

Taking into account the current usage profile and the expected service life of the F-16 MLU<sup>1</sup>, Belgian Defence estimates its current fleet will gradually reach its end of life in the 2023-2028 timeframe, hence defining our F-16 Replacement Window.

The Belgian Defence is assessing the feasibility of replacing its current combat aircraft fleet in order to maintain its multirole ACCap for the next decades.

Although the ambition to maintain a multirole ACCap is confirmed by the current Minister of Defence, the decision on the succession of the F-16 as well as the selection of a successor is subject to formal governmental approval envisioned to take place during the next legislature (2014-2019).

### 1.2. Air Combat capability

Operating and maintaining a credible and relevant ACCap over time at a reasonable cost goes well beyond the acquisition and operation of an aircraft fleet. It requires a broad multidimensional and overarching approach including interoperable training and weapon procedures, operational and long term technical and logistic support, multinational operations support, weapon support, etc.

Not only an operationally capable platform including a long term sustainment approach for all systems and subsystems is key but also adequate and continuous training, NATO / EU interoperability in the area of operational concepts and procedures, interoperability at weapon system level are essential to achieve and to maintain an effective operational capability level. Moreover, taking into account the usage horizon of an ACCap, maintaining the capability at a relevant operational level requires continuous efforts over the life cycle of the weapon system in the areas of aircraft configuration updates driven by technical and/or operational obsolescence, system and subsystem overhauls, structural integrity and engine life cycle management,

The transition towards a new ACCap requires the implementation of such a multidimensional approach from the onset and a clear understanding of the path ahead.

Furthermore, it is of utmost importance for a country the size of Belgium that the initial procurement of the weapon system and its multidimensional support is executed in a collaborative framework in order to maintain the future interoperability of the ACCap and this at a manageable and acceptable cost.

---

<sup>1</sup> MLU: Mid Life Update



**1.3. Need for a credible partner(ship)**

Taking into account the complexity of and the long term responsibility associated with a program to maintain the Belgian Defence ACCap, the Belgian Defence is convinced that the only way to success for this multidimensional and overarching program is to rely on a credible partner(ship) being able to cover all above domains.

As such a partnership can only be found at the government level, the envisioned procedure to implement our ACCap will be an agreement between governments albeit guaranteeing, for all possible candidates, equal treatment, transparency and non-discrimination.

However, as the Belgian Defence ACCap is a major asset to support the Belgian international defence commitments within the EU and NATO and as interoperability is of utmost importance to perform and sustain operations, the sought-after partnership will be limited to EU and/or NATO Member States.

**1.4. Planned Program Roadmap**

The envisioned roadmap (figure 1) towards a final governmental decision foresees 3 phases with multiple consultations at various levels during the decision making process. The progress of the overall approval process is conditioned by 3 major decision milestones at the governmental level (“F-16 Successor Program Start”, “F-16 Successor Start Governmental Approval Process” and “F-16 Successor Program Approval” in the figure below).

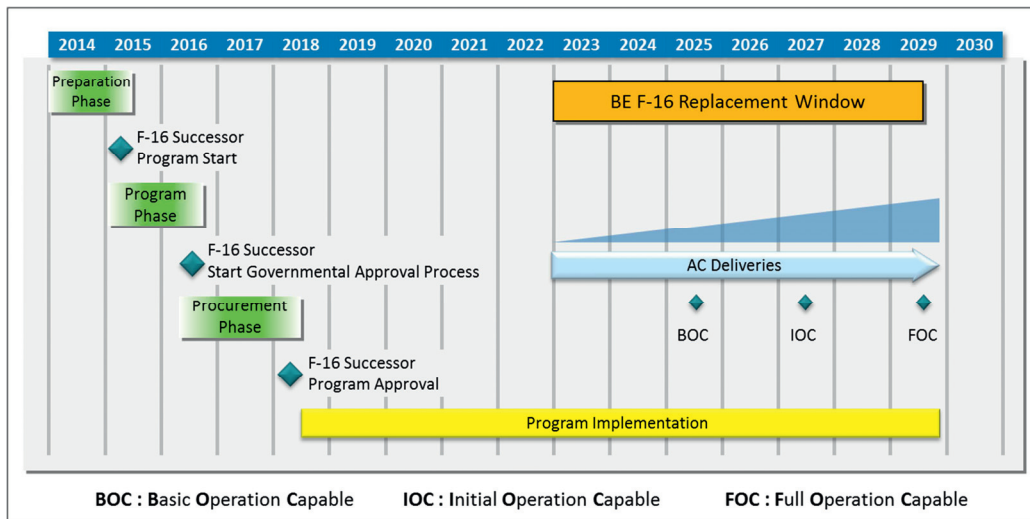


Figure 1: Replacement Program Roadmap

The roadmap as laid out above should achieve first aircraft delivery in the 2023 timeframe with the objective to have a Basic Operational Capability, performing Quick Reaction Alert, in 2025. The Initial Operation Capability to maintain the Belgian Defence expeditionary capability is foreseen in 2027, followed by Full Operational Capability in 2029.



The above depicted time line is provided for planning purposes only and does not represent a commitment whatsoever of the Belgian Defence concerning its ACCap Program.

During the **preparation phase** for which this document is the basis, the Belgian Defence Staff will explore the global environment:

- Belgian Defence – ‘customer’ side : level of ambition, refinement of the operational requirements, definition of the budgetary framework, international cooperation, pooling & sharing opportunities, ...
- Foreign governmental agencies – ‘provider’ side : operational capabilities, system support concepts, rough order of magnitude costs, capability roadmaps, international cooperation, pooling & sharing opportunities, operational relevance in future environments ...

This present « ACCap Successor Program – Preparation Survey » document describes the general framework of the program, provides a high level insight in the envisioned operational capabilities and provides a set of data requirements to describe the approaches that could be proposed by a responding governmental organization (further referred to as Respondent). As the definition of an ACCap is a very complex process, the current document will be refined through iterative consultations between Belgian Defence and the Respondents.

The obtained information will be used to define a detailed ACCap Successor program scope and associated budgetary framework, needed to request initial governmental approval to start the program phase.

Furthermore it will be used to fine-tune the program requirements which will be issued, during the Program Phase, by means of the « ACCap Successor Program - Descriptive Document ».

The reply to our « ACCap Successor Program - Descriptive Document », through which precise and binding information will be requested based on a detailed program scope, will provide the ultimate dataset for the **program phase**. During this phase a team of subject matter experts will review and assess the provided information from the Respondents. This assessment, which will guarantee equal treatment of all Respondents, will result in a detailed and comprehensive motivated recommendation for the Belgian government based on the best available information about each of the options including a comparative ranking. This comprehensive report will be based on the binding information provided as an answer to the « ACCap Successor Program - Descriptive Document » and the information gathered through an iterative dialogue with each Respondent. The iterative dialogue will permit the different Respondents to explain and refine the previously provided information in order to guarantee that the comparative ranking will be based upon the best available dataset.

The **procurement phase** is characterized by two approval sequences up to the level of the council of ministers. The first approval sequence comprises the approval of the scope of the program (including the associated budget) at all levels of the decision making chain based on the ranking recommendations reported at the end of the program phase. After approval by the council of ministers, the Belgian Defence will start the negotiation and finalization of the proposed agreement(s) with the selected governmental agency. The second approval sequence comprises the approval of the negotiated agreement(s) required to implement the chosen solution.



The program implementation phase will start with the implementation, by the government agency, of the contracts associated to the signed agreement(s).

## 2. Belgian National Security Framework<sup>2</sup>

### 2.1. Belgian National Security Strategy and Defence Policy

The Belgian National Security Strategy sets out a vision within the framework of an international oriented security strategy (UN, NATO and EU) in which Belgium is prepared to accept a fair share of the security burden (burden sharing) and of the operational risk (risk sharing) inherently part of the execution of operations.

The Belgian Defence policy, in support of the Security Strategy, aims to provide a wide range of “power” instruments to the Belgian government in order to maintain its national sovereignty, to reach its national strategic objectives, to protect its national interests and to remain a loyal and reliable international contributor.

### 2.2. Strategic Objectives for the Belgian Armed Forces

On the basis of the Belgian National Security and Defence Policy, 6 strategic objectives (SO) were defined for the Belgian Defence Armed Forces :

- SO 1. Participation in collective defence, including operations that are part of the prevention and deterrence of an armed attack on one or more NATO or EU countries.
- SO 2. Participation in the collective defence of the vital and essential interests of NATO and / or EU.
- SO 3. The protection of compatriots or Belgian interests abroad, including the liberation and evacuation of nationals.
- SO 4. Participation in 'security operations', peacekeeping and peace enforcement.
- SO 5. Participation in humanitarian operations in order to alleviate human suffering.
- SO 6. Contributions within the national borders to the safety of the Belgian society, based on the specificity of military expertise or capacity, or when civil resources are inadequate.

### 2.3. Belgian Defence Armed Forces Operational Framework

The Belgian Defence Armed Forces must be capable and be ready to carry out their missions in the following operational frameworks:

- **Deterrence and preventive actions**  
Contribute to the risk mitigation of an armed attack or a military conflict, through deterrence, surveillance, monitoring and rapid intervention operations.
- **Collective defence against an armed attack**  
Assure collective defence pursuant to Article 5 of the Washington Treaty (NATO) or pursuant to Section 42.7 of the Lisbon Treaty (EU).

<sup>2</sup> CHOD-APG-MISSION-001 Opdrachtverklaring van Defensie en Strategisch kader voor de paraatstelling



- **Protection of NATO or EU vital and essential interests**  
Safeguard the common strategic interests of the member states of NATO and / or EU within or outside the NATO / EU area which are outside the scope of collective defence.
- **Protection and Evacuation Operations**  
Protect and evacuate Belgian and foreign nationals in the framework of international agreements (Non Combatant Evacuation Operations).
- **Security Operations**  
Contribute to restore the security and stability of a State or a region, in principle at the request of the United Nations.
- **Peacekeeping**  
Conduct peacekeeping operations under Chapter VI of the Charter of the United Nations.
- **Peace Enforcement**  
Conduct peace enforcement operations under Chapter VII of the Charter of the United Nations.
- **Military Cooperation**  
Deploy defence personnel and / or defence resources in the framework of military cooperation.
- **International Humanitarian Assistance**  
Assure humanitarian assistance abroad to a population in need because of natural disasters or other catastrophic events.
- **Homeland Operations**  
Assure in-country assistance in the framework of public safety to the Belgian population in need because of natural disasters or other catastrophic events.

#### 2.4. Belgian Air Component Air Combat capability

The F-16 MLU ACCap has a sound operational track record. From the beginning, the F-16 executed missions such as the control of the Belgian airspace, and later, in collaboration with our international partners, expeditionary multirole missions.

With a common multirole platform like the F-16 MLU, the Belgian Defence manages to fulfill a prominent operational role in all domains of air operations: Air Policing, maintaining and enforcing air superiority, the protection of national ground forces and ground forces of our allied partners, intelligence gathering and high precision ground attack.

The list of operations in which the F-16 of the Belgian Air Component has participated (see figure 2) proves that the Belgian Air Component can be continuously engaged in multirole operations during long and sustained periods with a high operational tempo, and that it can be deployed on short notice in a flexible way. For the past 30 years, the Belgian Air Component participated nearly continuously in air-to-air operations (Air Policing) as well as in air-to-ground operations (Kosovo, Afghanistan, Libya) carried out under the mandate

81-XX : BEL Air Policing & EU Summits	(2-4)
96-01 : Balkans	(4)
99 : Kosovo	(12)
04 : Baltic Air Policing	(2-4)
05-06 : ISAF - Afghanistan	(4)
06-07 : Baltic Air Policing	(4)
08-XX : ISAF - Afghanistan	(6)
10 : Asia - EU meet	(2)
11 : OUP - Libya	(6)
13 : Baltic Air Policing	(4)

Figure 2: Belgian Air Component F-16 Operations





of the international community (UN, NATO and/or EU) for the safeguarding of international security.

In this way, the Belgian Air Component contributed to the reputation of Belgium as a reliable partner in the international community, prepared to accept a fair share of the security burden (burden sharing) and of the operational risk (risk sharing).

## 2.5. Belgian Air Component Air Combat Capability Level of Ambition

Belgium is and wants to remain a reliable partner supporting international peace and security in the framework of the UN, the EU and the NATO. Therefore the Belgian Defence has the ambition to maintain, amongst other capabilities, an ACCap which can provide a solid and credible capability, which can be rapidly deployed and execute operations in a modern hostile environment over friendly as well over hostile territory at an acceptable risk.

The current level of ambition for the ACCap of the Air Component is to :

- Guarantee Quick Reaction Alert (QRA) / Air Policing on a 24/7 basis with 2 to 4 aircraft (depending alert status level)
- and
- Execute expeditionary operations (from 2 deployed operating bases) for a sustained period of undetermined duration with a maximum engagement of 10 aircraft
- or
- Execute a one-time participation in a multinational operation with a maximum engagement of 30 aircraft<sup>3</sup>

In the framework of the ACCap Successor Program, the current level of ambition could be reviewed taking into account possible pooling and sharing concepts, new political guidance at program start, budgetary constraints, etc.

Therefore, the current level of ambition will be used as a baseline but, during the iterative discussions in the preparation phase, a modular/scalable approach needs to be outlined in order to take into account possible evolutions of the Belgian Defence level of ambition.

## 2.6. Belgian Air Component Air Combat Capability Mission and Roles

In order to execute its level of ambition, the Belgian Defence ACCap must be able to execute, in a multinational cooperative and interoperable environment, the following NATO missions<sup>4</sup> and/or roles in a low, medium and high threat environment:

- **Defensive Counter Air (DCA) / Air Policing**  
DCA operations protect friendly forces and vital interests from enemy air attacks; as such it is synonymous with Air Defence and Air Policing. DCA consists of all active and passive air defence operations to detect, identify, intercept, and destroy or negate enemy air and

<sup>3</sup> This requirement is a non-dimensioning factor for the determination of the fleet size

<sup>4</sup> Reference: NATO AJP 3.3, November 2009



missile forces attempting to attack or penetrate friendly battle space, or to nullify or reduce the effectiveness of such attacks should they escape destruction.

- **Offensive Counter Air (OCA)**  
OCA operations consist of offensive operations to destroy, disrupt or degrade enemy air and missile threats including their supporting systems both before and after launch, as close to their source as possible. OCA includes attack operations, air-to-air missions (sweep & escort operations), suppression and destruction of enemy air defences (SEAD/DEAD).
- **Air Interdiction (AI)**  
AI is the action to destroy, disrupt, degrade, divert or delay the enemy's surface potential by targeting fielded enemy ground forces and the infrastructure directly supporting them before they can be used effectively against friendly forces, or otherwise achieve their objectives. It is carried out at such distance from friendly forces that detailed integration of each air mission with the fire and movement of friendly forces is normally not required. Thus, it may offer the potential to reduce or even eliminate the requirement for ground combat.
- **Close Air Support (CAS)**  
CAS operations require detailed integration with the fire and movement of friendly forces for fratricide avoidance and targeting guidance by third parties. It provides ground or amphibious forces with aerial firepower in offensive and defensive operations, by day and night, to destroy, suppress, neutralize, disrupt, fix or delay enemy forces in close proximity to friendly ground forces.

Furthermore following missions have been identified as key mission types contributing to the operational flexibility of the weapon system.

- **Non-Traditional Intelligence, Surveillance, and Reconnaissance (NTISR)**  
The use of sensor systems that, while not primarily designed for ISR operations, can contribute vital information to the development of battle space awareness and increase joint force ability to conduct decisive operations.
- **Strike Coordination and Reconnaissance (SCAR)**  
A mission flown for the purpose of detecting targets and coordinating or performing attack or reconnaissance on those targets. Strike coordination and reconnaissance missions are flown in a specific geographic area and are an element of the command and control interface to coordinate multiple flights, detect and attack targets, neutralize enemy air defence and provide battle damage assessment.

## 2.7. Belgian Air Component Future Mission Environment

It is unlikely that the future operational environment will resemble the current environment. The future concept of operations will require flexibility and a wide range of scenarios in which the weapon system can be utilized. The future ACCap is expected to be able to participate in a wide array of mission types, in the full spectrum of warfare regarding mission complexity and mission intensity.

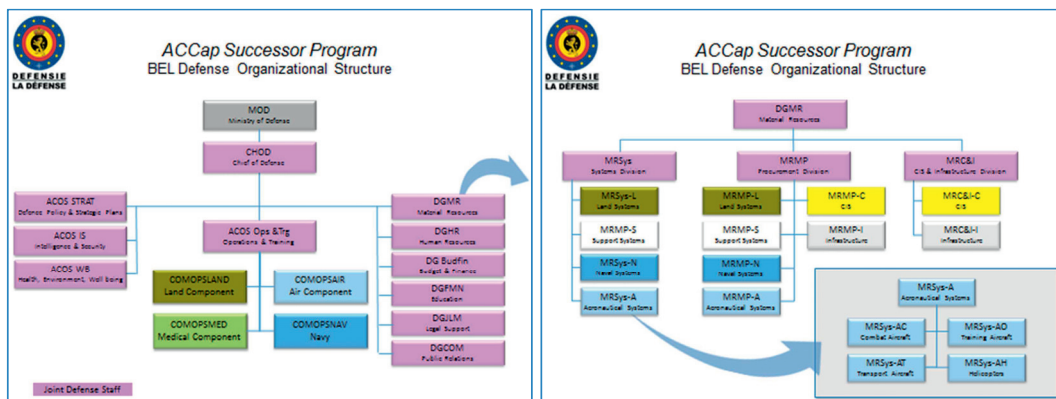
Over time the threat spectrum will continue to evolve: from entities with dated defence systems to modern peer competitors with the latest equipment. The proliferation of civilian, military and dual use technologies will result in a vast enlargement of the threat spectrum. Allied forces, if the



necessity arises, risk being confronted by integrated defence systems that will continue to be improved by evolution and more in general by new concepts facing opposing forces.

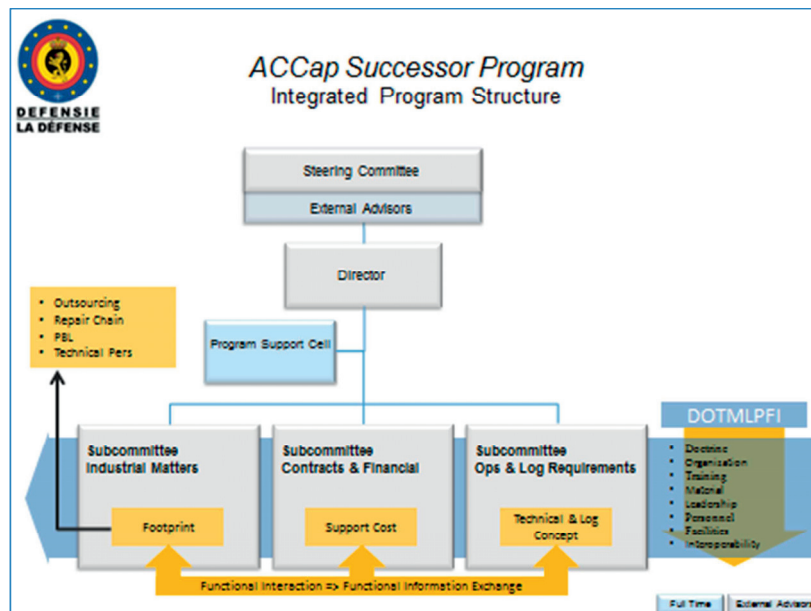
### 3. Belgian Defence’s Organizational Structure

The Belgian Defence is headed by the Chief of Defence (CHOD) and organized as a Joint Staff composed of Assistant Chiefs of Staffs (ACOS) and Directorates General (DG) supporting the four core Components: Land Component, Naval Component, Air Component and Medical Component.



The key stakeholders for the Belgian Defence ACCap Successor Program are the Air Component and the Directorate General for Material Resources (DGMR).

Taking into account the multi-disciplinary approach required to prepare the ACCap Successor Program, a specific structure will be implemented.



The Director heading a multidisciplinary team and supported by a Program Support Cell reports to the Steering Committee composed of the Air Component Commander and the Chiefs of the Systems Division and the Procurement Division of the Directorate General for Material Resources. The Steering Committee can be advised by external experts in specific matters (e.g. the Federal Public Service of Economy on matters related to the support structure).

The multidisciplinary team consists of three subcommittees each responsible for specific aspects of the program. These subcommittees will be composed of subject matter experts from different Belgian Defence Staff entities, from the FPS of Economy and will interact when needed while preserving strict confidentiality of data (“need to know basis” policy).

#### 4. Preparation Survey

The purpose of this Preparation Survey is to gather pertinent information and to offer the Respondents an opportunity to provide information with the objective to:

- Identify different possible approaches and solutions,
- Estimate, based on the provided data, the associated costs, risks and schedules of the possible approaches,
- Define the budgetary scope of the Belgian Defence ACCap Successor Program.

The assessment of the provided information will not lead to a down selection nor will it exclude any Respondents from the next phase of the process.

The Survey is structured along four chapters:

- The first part seeks detailed information on the operational capabilities of the proposed ACCap (chapter 6);
- The second part seeks detailed information on the logistical support of the proposed ACCap (chapter 7);
- The third part explores the possibilities for multinational cooperation partnerships (chapter 8);
- The fourth part requests information on the program timeline and an estimation of the associated costs of such program (chapter 9);

As the preparation phase will be an iterative process, the chapters 6 to 9 provide an initial approach of points of interest that the Belgian Defence would like to see addressed during the interactive meetings of the Preparation Phase.



## 5. Preparation Phase

### 5.1. Preparation Phase process

If a Respondent agrees with the Survey framework as depicted in the present document, he is kindly invited to provide a positive feedback to the program POC referred to in para 5.6 confirming its participation to the Preparation Phase. For agenda streamlining purposes, this initial feedback is requested not later than 10 working days after receipt of this Survey.

Upon receipt of this confirmation, an initial meeting with each Respondent will be scheduled to make sure the ACCap Successor Program process and the objective of this Survey are well understood.

After this first meeting, subsequent meetings/discussions can take place to further discuss all aspects of the program, to identify additional information required by the Respondents and to prepare the answers the Respondent envisions to provide.

During the Preparation Phase, each Respondent is free to come to the meetings supported by representatives of its public, private and/or industrial partner(s).

For all correspondence and all meetings, the English language will be used.

### 5.2. Survey Framework

This Survey is neither a Call for Tender nor a Request for Proposal. No agreement or contract will be concluded following this Survey. The issuance of this Survey is not to be construed in any way as a commitment by the Government of Belgium or the Belgian Defence to reimburse, pay, or otherwise be liable for any cost incurred in responding to this survey.

The information received will be used to obtain pertinent knowledge (program scope, capability and associated budgetary framework) needed to request initial Belgian governmental approval to start with the program phase. Given the importance of this decision milestone, the Belgian Defence expects to receive the most accurate information as possible.

Respondents will not be reimbursed for any cost incurred in providing a response to the Survey. Any and all expenses incurred by the Respondents or by any of its team partners in responding to this Survey are at its sole risk and expense. No legal liability against the author of the present survey, and by extension the Belgian Defence, for payment of any sort shall arise.

Respondents should note that information received in response to this Survey may also be supplemented with information already available in the public domain or in Government repositories.





### 5.3. Data Delivery Instructions

All information shall be written in English.

All provided information shall be submitted on USB-stick or by e-mail.

The following Data delivery timing is envisioned:

- Pre-Summer 2014 Holiday activities :
  - o Dimensioning of the ACCap taking into account the provided Level of Ambition
  - o Scoping of the associated budgetary framework (at the macroscopic level)
  - o Discuss the content of the data to be provided in the 2<sup>nd</sup> half of 2014

The Belgian Defence envisions to hold at least one bilateral meeting prior 18 July in order to work on these topics.

- Post-Summer 2014 Holiday activities :
  - o Fine-tuning based on initial findings and preliminary results
  - o Provide and discuss the requested data
  - o Discuss the Descriptive Document

The Belgian Defence envisions to hold one or more bilateral meetings prior 30 Sep 14, date by which the delivery of the initial dataset (fleet size and associated budget) is expected.

The delivery of the remaining data requested in the Preparation Survey is expected by end Nov 2014.

### 5.4. Releasability

Regarding the information requested that is not immediately releasable or that is sensitive, the Respondents are requested to proceed with the necessary release processes that would allow the information to be shared with the Belgian Defence. Respondents should identify sensitive information at the earliest possible opportunity in the process. In addition, any obstacles to release information should be brought up as early as possible in the preparation process.

Should a technical assistance agreement or a non-disclosure agreement be required prior to submitting the requested information, Respondents are urged to forward applicable documents immediately.

### 5.5. Information Confidentiality

This ACCap Preparation Survey as well as responses hereto will, unless otherwise described, be handled as commercial in confidence by Belgian Defence.

The information is not for public use. Information received with a higher security classification will be treated in accordance with the marked security classification.

The Survey responses will become the property of Belgian Defence and will not be returned. Respondents should clearly mark any portion of their response that they consider proprietary or



confidential or if the response contains controlled goods or information that could be considered classified information.

Access to the information will be restricted to the review teams composed of Belgian Government Officials (civil and military) who will review the Survey responses. The Belgian Defence reserves the right to use any Belgian Government resources it considers necessary to review any response while respecting the limitations applicable to non-disclosure and other agreements. Not all members of the review team will necessarily review all Survey responses.

#### 5.6. Program Point of Contact

Air Combat Capability Successor Program  
Preparation Survey  
Directorate General Material Resources  
Systems Division – Aeronautical System  
F-16 Combat Aircraft Subsection  
Eversestraat 1 – 1140 Brussels  
Belgium  
[ACCap@mil.be](mailto:ACCap@mil.be)



## 6. Operational capabilities of the proposed Air Combat Capability

### 6.1. Introduction

This chapter will handle the operational capabilities of the proposed ACCap as it would be delivered during the defined Replacement Window. The objective is to provide initial insight in the force structure and the capabilities in order to meet the level of ambition presented in para 2.5.

At this Preparation Phase, each Respondent is free to propose different possible approaches.

### 6.2. Air Combat Capability dimensioning

Each Respondent is requested to provide a dimensioning rationale for the ACCap fleet in line with the level of ambition in para 2.5. The rationale shall address following elements (not exhaustive list):

- a) The training concept
  - o use of flight simulators & mission training systems
  - o the minimal required flying hours per year to maintain multirole qualification
- b) The yearly flight plan
- c) The estimated number of flying hours that can be generated per aircraft per year
- d) Fleet size (including required subsystems and weapons)
- e) An operational recommendation regarding the number of main operating airbases in Belgium
- f) A recommendation of the organizational structure (military personnel) to operate the ACCap
- g) Attrition estimation

### 6.3. Capability description

The intent of Belgian Defence is to implement a weapon system which is fully common with Partner Nations operating the same weapon system. Therefore Belgian Defence has no intention to require/impose the implementation of Belgian specific capabilities, systems or subsystems.

All Respondents are requested to provide a description of the contributing elements to the ACCap Mission Effectiveness (differentiated in the referenced subdomains) of the proposed weapon system in the 2025 timeframe.

The mission effectiveness contributing elements beyond 2025 will be handled in the growth potential section (see chapter 6.6).

Definitions & subdomains :

**Mission Effectiveness** : the ACCap ability to successfully complete a given task in accordance with predefined missions and scenarios. Mission effectiveness is a combined result of survivability and lethality.

**Survivability** : the capability of a system and crew to avoid or withstand a man-made hostile environment without suffering an abortive impairment of its ability to accomplish its designated mission. Survivability consists of vulnerability and susceptibility.



**Vulnerability** : the characteristic of a system that causes it to suffer a definite degradation (loss or reduction of capability to perform its designated mission) as a result of having been subjected to a certain (defined) level of effects in an unnatural (manmade) hostile environment. Vulnerability is considered a subset of survivability.

**Susceptibility** : The degree to which a weapon system is open to effective attack because of one or more inherent weakness. (Susceptibility is a function of operational tactics, countermeasures, probability of enemy fielding a threat, etc.). Susceptibility is considered a subset of survivability.

**Lethality** : The ability of weapon system to cause damage that will result in a loss or degradation in the ability of the targeted system to complete its designated mission(s).

For clarity purposes, the Respondent is requested to address these different contributing elements in the framework of the “Live Chain” and “Kill Chain” cycle.

Live Chain:	Kill Chain:
Avoid detection	Transit to the area of interest (to include air to air refueling).
Avoid tracking	Detection and approximate location of target
Avoid engagement	Classification and identification of target
Break weapon guidance	Precise location of target
Survive weapon effects	Weapon delivery
Safe recovery and landing	Battle damage assessment

Next to a general description of the operational capabilities contributing to the ACCap Mission Effectiveness, special attention will be given to following topics :

- a) Air Vehicle
  - o Range, speed, persistence, maneuverability, air-to-air refueling,...
  - o Signature-reduction techniques including thermal management
- b) Propulsion system
  - o Fuel consumption characteristics
  - o Real-time performance management
  - o Noise signature
- c) Sensors
  - o Environmental coverage (day / night / all weather)
  - o Spatial coverage (distance/accuracy)
  - o Sensor apertures, frequency coverage, ...
  - o Sensor performance : susceptibility to signal intercept
- d) Information Dominance & Situational Awareness
  - o Multi sensor data integration & data fusion concepts
  - o Use of intra flight data links
  - o Collaborative data generation & data processing
  - o Pilot Vehicle Interface systems (displays, HMCS<sup>5</sup>, HOTAS<sup>6</sup>, voice, ... )

<sup>5</sup> HMCS: Helmet Mounted Cueing System

<sup>6</sup> HOTAS: Hands On Throttle And Stick



- e) Weapons
  - o Integrated & certified weapon suite
  - o Environmental coverage (day / night / all weather)
  - o Concept of weapon integration & certification
- f) Operational Use
  - o CONOPS<sup>7</sup> as weapon system or operation as a system of systems
  - o Interoperability (with other NATO / EU fielded systems, with same platforms across production lots)
  - o Cross-sensor cueing, third party targeting, weapons data link, ...
  - o Networking & broad bandwidth connectivity
- g) Features or capabilities that the weapon system could provide to enhance global deployability and employability
- h) Flight Simulator Capability
  - o Describe the training solutions for aircrew
  - o Initial & continuation training
  - o Distributed mission training & mission rehearsal capability
  - o Live virtual training (link between Aircraft and Simulator)
  - o Aircraft software & simulators software concurrency concept

#### 6.4. Operational Support

Each Respondent is requested to provide insight on how following operational support elements are going to be provided in order to assure the employability of the weapon system:

- a) Crypto systems & crypto key handling
- b) Mission planning
  - o HW & SW systems for preplanning of all mission parameters
  - o pre-mission visualization in 2D and 3D
  - o Integration of Mission planning software and weaponeering tools
- c) Mission Debrief
  - o HW & SW systems for mission debrief
  - o post-mission visualization in 2D and 3D
- d) EW<sup>8</sup> Support
  - o Access to threat data for pre-mission assessment and visualization
  - o Concept of reprogramming the integrated electronic warfare (EW) suite
  - o Access to threat data for integrated EW suite programming (RWR<sup>9</sup> and jamming systems)
- e) Weaponeering tools and for integrated weapon suite
  - o Weapon effect analysis
- f) Fly-out models Tactics development tools
- g) Development & delivery of Operational Manuals
  - o Access to Operational Test & Evaluation results
  - o Participation to Operational Test & Evaluation periods

<sup>7</sup> CONOPS: Concept of Operations

<sup>8</sup> EW: Electronic Warfare

<sup>9</sup> RWR: Radar Warning Receiver



## 6.5. Training

The Respondent is requested to provide insight on the training concept:

- a) Training concept
  - Initial conversion, leader qualification training & continuity training
  - Advanced Operational Training (Flag exercises, ... )
  - Participation to Fighter Weapon Instructor Training
  - Instructor Pilot Training
- b) Related to the training concept of the various levels the Respondent is requested to describe the requirements for airspace, training & support assets, ...

## 6.6. Concept for future evolution & growth potential

Maintaining the capability at a relevant operational level requires continuous efforts over the life cycle of the weapon system in the areas of aircraft configuration upgrades driven by technical and/or operational obsolescence, system and subsystem overhauls, structural integrity and engine life cycle management, etc. It is essential that these efforts can be done at an acceptable cost. Therefore the Belgian Defence's opinion is that cooperation within a long term partnership with (an)other governmental organization(s) is essential. Sharing of costs and economy of scale related to future improvements will likely ensure affordability (see Chapter 8 - Possibilities for multinational military cooperation partnerships).

The Respondents are requested to describe the concept to assure this continuous process. The description should address following topics (non-exhaustive list):

- a) Upgrade process cycle
  - Concept
  - Process steps (Requirement Definition, Capability Development, Integration, Test, Development Test & Evaluation, Operational Test & Evaluation, ... )
  - Upgrade cycle and timing
  - Program participants (nations, ... )
  - Process participants (user group, national representatives, ... ) and level of participation (observer, voting rights, ...)
  - Data & information access.
  - Cost sharing principles (common versus country specific candidates): driven by national requirements, foreign export demands, or as part of international program requirements.
  - Envisioned order of magnitude cost of the upgrade programs
- b) Requirements definition process
  - Process
  - Participants (user group, ... )
  - Requirements definition sources (capturing operational experience, ... )
  - R&D and S&T<sup>10</sup> programs supporting requirements definition process

<sup>10</sup> R&D, S&T: Research and Development, Science and Technology





- Capability releasability policy and process. As Belgian Defence is striving to enter into a partnership<sup>11</sup>, please detail how capability access will be guaranteed
- c) Current envisioned roadmap at Air Vehicle level and Subsystem level
  - Describe the capability upgrade approach, list the already planned upgrade programs, including software and hardware to avoid parts obsolescence
- d) Approach to
  - Handle Urgent operational requirements
  - Handle Core avionics suite obsolescence issues
  - Maintain common (software and hardware) configuration (across production lots, different users, ... )
- e) Technical growth potential of the current platform
  - Core avionics busloads, power & cooling loads, processing power throughput, spare capacities, etc.
  - Space & weight spare capacity
  - Use of “open architecture”
- f) Track record of capability evolution
  - Provide insight in the implemented & budgeted capability evolutions
  - Nations involved, number of platforms, program order of magnitude
  - Provide overview of cooperation MOU's and their accessibility to new participants
- g) Vision on capability evolution
  - Provide information on potential future capability evolutions, such as but not limited to improved data distribution systems, high-bandwidth links, versatile networks, use of off board sensor systems, use of multimode, multispectral, and/or improved counter countermeasures, signature controlling techniques, ...

---

<sup>11</sup> Already existing partnership or teaming up with the originating government



## 7. Integrated Logistic Support

### 7.1. Introduction

The future sustainment concept will also need to present an effective and flexible solution to operate from the Main Operating Bases in Belgium as well from the Deployed Operating Bases with a minimum of personnel, as little maintenance as possible and with just the spare parts and support equipment necessary.

In order to correctly apprehend the future sustainment potential, all Respondents are requested to provide sufficient details related to their proposed Logistic Support concept.

Each Respondent is allowed to propose more than one Logistic Support concept.

### 7.2. Current Logistic Support Concept

The current Belgian Defence F-16 maintenance concept in support of the yearly flight plan is differentiated taking into account the aircraft subsystems :

**Avionics** : With the implementation of new state of the art avionics systems, the concept evolved to a 2 level maintenance concept. O-level activities are performed at the flight line or in the aircraft maintenance hangar by military personnel. Depot level activities are executed by different sources of repair external to Belgian Defence : industry or organic depot of our partner nations. In order to minimize the number of Could Not Duplicates at the Depot level, a centralized Go-NoGo test capability was established in Belgium, manned by military personnel.

**Airframe** : The current scheduled inspections are centered around a 50Hr, 100Hr and 300Hr cycle. In order to accommodate the workload of this scheduled maintenance, 2 levels of maintenance have been implemented in the operational units. The I-level activities comprise the 300Hrs Phased Inspection and also minor aircraft modifications. The O-level activities comprise all other minor scheduled inspections and unscheduled maintenance activities. All these activities are executed by military personnel.

Major aircraft modifications and aircraft structural integrity maintenance are executed at the Depot level which is fully outsourced to the Belgian industry.

**Engine** : In order to maintain the required level of engines in support of aircraft operations both F-16 units have an engine back-shop, with military personnel, to perform engine module replacement and execute test runs on an engine test bench.

Module maintenance & overhaul are executed at the Depot level which is fully outsourced to the Belgian industry.

**Armament** : The support concept for armament is built around a 2 level maintenance concept. The O-level is responsible for the handling (loading, deloading, ... ) of the weapons to and from the aircraft on the aircraft line. The I-level is responsible for the maintenance of the weapons and the alternate mission equipment (AME). The maintenance of the high tech weapons is based on a GO/NO GO concept from All Up Round containers. All these activities are executed by military personnel.



For specific work, each airbase disposes of back-shops (hydraulic, wheels & tires, survival, ground support equipment, ...) to support aircraft operations and maintenance activities.

The organizational structure at the main operating bases is structured around a single flight line and a centralized maintenance approach.

### 7.3. Envisioned logistic support concept

#### 7.3.1. General Information

Each Respondent is requested to:

- a) Provide Air Vehicle and Propulsion System's designed structural life information : maximum number of flying hours, maximum number of take-offs and landings, or other structural life constraints/limitations
- b) Provide estimation on turnaround times : refueling, re-arming, through-flight inspections
- c) Provide an overview of the scheduled maintenance (on Airframe, Engine, Avionics and other subsystems) and the associated required skill levels
- d) Provide an overview of ground support equipment and/or test equipment required to operate and maintain the aircraft
- e) Describe fatigue testing and service life monitoring system (structural health and engine technical health integrity program)
- f) Indicate forecast (or demonstrated, if available) weapon system reliability in terms of average yearly flying rate per aircraft and daily availability.
- g) Provide information on technical support postures for post-production support reflecting the long-term commitment of the OEM<sup>12</sup> and/or Government Agencies covering activities such as :
  - o Engineering services, engineering expertise and technical support
  - o System support for on-going activities : technical expertise, investigate and resolve field/operational problems and deficiencies, on site Contractor Support
  - o Technical Order Maintenance : Technical Order change analysis & update services
  - o Test and Support Equipment changes support
  - o Centralized Configuration management including associated data management
  - o Obsolescence management
- h) Provide the timeframe in which the necessary support for the aircraft and its associated Integrated Logistic Support will be guaranteed.
- i) Describe the infrastructure and ICT<sup>13</sup> requirements to support the aircraft's operations. If there are special requirements, list the requirements.

#### 7.3.2. Maintenance Concept & Associated organizational structure

In order to optimize the Life Cycle Cost of a weapon system, a judicious choice has to be made of the way the system will be operated, maintained and sustained.

<sup>12</sup> OEM: Original Equipment Manufacturer

<sup>13</sup> Information and Communication Technology



- a) The Logistic Support organization is closely linked to the chosen support concept. Please provide information on the preferred concept (full PBL<sup>14</sup>, incentivized support, full unit to depot level organic<sup>15</sup> support, outsourcing of certain maintenance activities, ...). Each Respondent may propose different concepts.
- b) As Belgian Defence must, at least, be capable to perform self-sufficient operations in deployed locations, please provide information on the organizational structure (number of enlisted personnel) needed to support the activities identified as organic.
- c) In order to be able to apprehend the full scope of the Logistic Support concept (timely repairs, place of execution of major modifications, availability of technical assistance/expertise, obsolescence support, ...) the industrial organization should be identified. Please provide information on the industrial organization (Defence Technology Industrial Base (DTIB)) and its implementation plan.

### 7.3.3. Supply Chain

In order to optimize the Life Cycle Cost of a weapon system, a judicious choice has to be made of how the supply chain will be set-up.

- a) Supply of Avionics systems, Accessoires, Engine parts, ...
- b) Supply of Consumables
- c) Ownership principle(s) of spare parts: leased, pooled, Belgian Defence owned, ...

### 7.4. Airworthiness

- a) Describe the airworthiness and flight clearance process
- b) Describe the structure involved in the flight certification of the aircraft
- c) Describe the continued/continuing airworthiness concept

<sup>14</sup> PBL: Performance Based Logistics. At this stage, Belgian Defence is willing to discuss all sorts of public private partnerships conditioned by a certain level of weapon system availability.

<sup>15</sup> Organic: in-house (by Belgian Defence personnel within Belgian Defence infrastructure (main or deployed operating base)).



## 8. Possibilities for multinational cooperation partnerships

The Belgian Defence seeks to implement an operationally relevant ACCap for the coming 40 to 50 years with advanced avionics and weapons capabilities which can be easily used within the operational framework of NATO and EU and is easily maintainable. Belgian Defence recognizes the benefits linked to international cooperation regarding standardization of fighter aircraft including its associated equipment, the communalization of the operational requirements and the conservation of the interoperability of the ACCap.

Therefore the Belgian Defence wishes to enter into a robust partnership with (an)other governmental organization(s) over the life cycle of the ACCap covering the procurement, the production, the overall support and the follow-on development of the ACCap.

Please provide information to what extent the proposed ACCap is managed within a robust partnership for cooperation throughout its lifecycle and address, at least, the following domains :

- a) The collaborative management structure of the program and how Belgian National Representatives can be integrated in a combined program office which will be the single manager of the ACCap;
- b) The sustainment while ensuring the security of supply for the ACCap. In this framework the Respondent is requested to provide insight in the Defence and Technology Industrial Base (DTIB) for the production and the sustainment of the platform. The Respondent is requested to give special attention to the European dimension of the DTIB;
- c) The follow-on development, which will consist of identifying and developing upgrades that will ensure that the ACCap remains affordable, interoperable, operationally relevant, operationally safe, and operationally suitable throughout its life cycle;
- d) The exchange of ideas and the promotion of collaborative initiatives among the participating nations to maximize the ACCap's commonality to ensure affordability and coalition interoperability;
- e) The opportunities for collaboration in the field of Research & Development and Science & Technology which are at the basis of long term operational capability planning;
- f) The training of pilots and technical personnel;
- g) The contracting, contract monitoring and quality assurance support.

Indicate the nature of such a partnership, the requirements to become member of this partnership, the cost sharing principles associated to the financial and non-financial costs including but not limited to overhead costs, administrative costs, common and non-common non-recurring follow-on development efforts, ...

Furthermore Respondents are requested to provide a list of the participating nations and potential participating nations (including number of weapon systems) to the partnership.

Taking into account such a multinational relationship can only be built upon an agreement between governments, please

- a) Provide a general description of the government-to-government cooperation that can be put in place or describe the procedure needed to join an existing government-to-government cooperation;



- b) Describe your national approval process needed to enter into such a cooperation with Belgium;
- c) Describe the process to contract on behalf of Belgium (identifying requirements, drafting statement of works, evaluation of proposals, access to proposal cost data and actual cost data, according to which contracting laws, regulations and procedures, ...).





## 9. Program Information

### 9.1. Timelines

#### 9.1.1. Generic timeline

Each Respondent is requested to provide a timeline in line with the Belgian Defence program timeline, covering at least, the following macroscopic efforts and milestones:

- a) Process to implement the required contracts between the Respondent acting as governmental agency and the industry
- b) Main Operating Base changes
  - o Infrastructure
  - o ICT
- c) Initial Training & Conversion
  - o Pilots
  - o Ops Support
  - o Technicians
- d) Set up Integrated Logistic Support
- e) Production and initial delivery of aircraft, simulator(s), ...
- f) Weapon System capability evolution planning / vision

#### 9.1.2. Order, Production and Delivery Timeline

The Respondent is requested to provide following information :

- a) Order profile and delivery schedule (aircraft/year) to cope with the (linear) phasing out of the Belgian Defence F-16 fleet between 2023 and 2028 and the requested operations milestones (BOC, IOC, FOC)
- b) Planned production capacity, current order back-log (contracted production orders) and estimated production from 2020 to 2030 (year by year)
- c) Approaches to procure additional aircraft after the Belgian Defence fleet has been delivered (increase of fleet size or attrition)
- d) Planned closure of aircraft production line
- e) Provide the lead times for material delivery. Describe important assumptions related to production capacity and flexibility in production planning and delivery
- f) Provide a list of current customers operating the aircraft type, and the status of current deliveries for each customer
- g) Describe which developmental work – if any – remains to be performed on the aircraft to achieve the operational capabilities as described in response to chapter 6, and the planned date at which those capabilities will be achieved. If the delivery of those capabilities is to be staggered in stages or blocks, please provide information about which capabilities will be available at which time.
- h) Describe the program risks and the associated risk mitigation measures.

### 9.2. Price Estimate Data and Methodology

Respondents are encouraged to provide any information that would clarify the price or cost estimates and include information on what is and is not included in the price estimates.



As the price estimate data will be Rough Order of Magnitude (ROM) costs, the range of variance/magnitude of uncertainty and the factors influencing such uncertainty should be provided.

Respondents are requested to use following currencies: euros (€), US dollars (\$) and/or the currency of their country. All costs should be expressed both in constant 2014 economic conditions and in then-year current conditions. For the latter, Respondents are asked to indicate the inflation assumptions/real growth estimates that are being applied to each estimate and the rationale for using those rates.

For all provided cost estimates, please describe the general methodology and the assumptions to generate these estimates. For example, are they based on previous sales or historical sustainment costs for the aircraft. Also, please describe if the estimates or methodology has been independently validated by a third party.

As previously indicated the current level of ambition could be reviewed taking into account possible pooling and sharing concepts, new political guidance at program start, budgetary constraints, etc.

Therefore Respondents are requested to provide a modular/scalable approach in order to take into account possible evolutions of the Belgian Defence ambition level and to determine the impact on the associated cost.

### 9.2.1. Acquisition Costs

Respondents are requested to provide, at least, the following ROM costs :

- a) Unit recurring flyaway price of the proposed number of fighter aircraft as configured in your responses to chapter 6. The unit recurring flyaway cost includes the costs for the aircraft to be flyable and operational in all mission configurations
- b) The cost of weapons (initial payload) and to indicate how those weapons can be procured;
- c) All other ancillary equipment such as ground support equipment, flight simulators, initial spare parts, ...
- d) All other ancillary services such as training, on-site technical support, ...
- e) Non recurring cost associated to the program
- f) Provide a macroscopic view on the required funding flow in support of the acquisition phase of the new ACCap.

### 9.2.2. Initial Build-up Costs

Respondents are requested to provide ROM costs (with the recommended required funding flow) associated with infrastructure and ICT infrastructure to host and operate the new ACCap.

### 9.2.3. Operating Costs

Respondents are requested to develop ROM operating costs taking into account the recommended fleet size and other planning assumptions (such as the yearly flight plan, etc.).

The costs estimate associated with the recommended organizational structure (military personnel) should also be addressed separately by providing the number and category of needed personnel to operate the ACCap.



#### 9.2.4. Sustainment Costs

Belgian Defence envisions supporting the future ACCap for a period of 40 to 50 years. In order to generate a cost estimate based on the same assumptions, Respondents are asked to provide ROM cost estimates over a weapon system life cycle of 30 years from the date of final fleet delivery.

Sustainment generally refers to the costs to maintain and repair the weapon system and includes consumables, repairables, depot level maintenance, upgrade costs, associated labor costs and contractor support.

Respondents are welcome to propose different sustainment options and detail the costs associated with them (PBL or classic ILS, organic maintenance versus outsourced, ...).

The cost estimation associated with the recommended size of the organizational structure should also be addressed separately.

#### 9.2.5. Attrition Costs

Respondents are requested to provide the expected rate and pattern of aircraft attrition, as well as the ROM costs of replacing aircraft due to attrition.

