



*Nieuwe gevechtsvliegtuigen voor België:  
noodzaak of overmoed?*

## INHOUDSOPGAVE

- 02 **Ten geleide**  
*Willem Staes*
- 03 **De truc van 15 miljard: Nieuwe gevechtsvliegtuigen zijn budgettaire hocus pocus**  
*Willem Staes*
- 06 **'Denk grondig na voor je zomaar nieuwe gevechtsvliegtuigen koopt'**  
*Interview met Siemon Wezeman*
- 10 **Wereldwijde militaire uitgaven in 2015: enkele cijfers**
- 10 **Nederlandse ervaringen met de Joint Strike Fighter: 'Hope is not a policy'**  
*Christ Klep*
- 14 **'Het huishouden moet eerst nog op orde worden gezet'**  
*Interview met Tomas Baum*
- 16 **Overzichtstabel gevechtstoestellen wereldwijd**
- 16 **Colofon**



Cover: Belgische F-16 tijdens een trainingsessie op AIR14, Zwitserland (28 augustus 2014)

Foto: Peter Gronemann/Creative Commons

## TEN GELEIDE

Vanaf 2023 bereiken de Belgische F-16's het einde van hun levensduur. De federale regering besliste daarom in 2014 om nieuwe gevechtsvliegtuigen aan te kopen, en gaf de minister van Defensie de opdracht om binnen zes maanden een Strategisch Plan op te stellen. De regering besliste dus om nieuwe toestellen aan te kopen zonder te weten in welke bredere strategische visie deze aankoop past. In andere landen ontwikkelt men eerst een visie en kijkt men vervolgens welke capaciteiten nodig zijn om die visie te realiseren.

Hoewel het 1,5 jaar na datum nog steeds wachten is op een Strategisch Plan, besliste de regering eind 2015 om 34 nieuwe gevechtsvliegtuigen te kopen. Pax Christi Vlaanderen verzet zich uitdrukkelijk tegen deze aankoop. Nieuwe gevechtsvliegtuigen hebben een onverantwoord hoge kostprijs, terwijl hun effectiviteit in het bereiken van een duurzame oplossing van conflicten twijfelachtig is. Op Europees niveau bestaat bovendien al een overcapaciteit aan gevechtsvliegtuigen (nl. 2.100 vliegtuigen in totaal), terwijl er tal van ondercapaciteiten zijn op VN- en EU-niveau.

Pax Christi kiest voor een Belgisch leger dat optreedt als effectieve beschermingsmacht voor burgers in conflictgebieden, en dat zich specialiseert in VN-vredesmissies. Dat kost een pak minder geld, en draagt veel meer bij aan vrede en stabiliteit. Nieuwe gevechtsvliegtuigen kannibaliseren echter de middelen die daarvoor nodig zijn. Duurzame vrede wordt bovendien enkel bereikt door massaal te investeren in conflictpreventie en vredesopbouw.

In dit dossier gaan we dieper in op de vraagtekens die Pax Christi Vlaanderen plaatst bij de aankoop van nieuwe gevechtsvliegtuigen. Siemon Wezeman van het Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI) geeft een overzicht van het huidige Europese militaire landschap, en de plaats van gevechtsvliegtuigen daarin. Hij benadrukt de militaire superioriteit van de NAVO, en vraagt zich af waarom landen niet grondiger nadenken over welke capaciteiten ze willen hebben, in plaats van allemaal gevechtsvliegtuigen te kopen. Die superioriteit blijkt ook uit de recent gepubliceerde SIPRI-cijfers over de mondiale militaire uitgaven: Europese NAVO-landen geven nog steeds 3,5 keer zoveel uit als Rusland.

Militair historicus Christ Klep gaat dieper in op het Nederlandse aankoopdossier van de F-35, en waarschuwt voor sluipende besluitvorming bij Defensie. Tomas Baum van het Vlaams Vredesinstituut benadrukt de nood aan een grondiger debat en stelt de vraag of nieuwe gevechtsvliegtuigen ook kernwapens moeten kunnen dragen.

*Willem Staes*

*Beleidsmedewerker Internationale Veiligheid & Ontwapening.*

## DE TRUC VAN 15 MILJARD: NIEUWE GEVECHTSVLIEGTUIGEN ZIJN BUDGETTAIRE HOCUS POCUS

Willem Staes

In de periode 2023-2028 bereiken de Belgische F-16's het einde van hun levensduur. De federale regering beloofde daarom in het regeerakkoord van 9 oktober 2014<sup>1</sup> nieuwe gevechtsvliegtuigen aan te kopen en gaf de minister van Defensie de opdracht om binnen de zes maanden een Strategisch Plan te ontwikkelen voor de periode 2019-2030<sup>2</sup>.

Dat is opmerkelijk: de regering besliste om nieuwe gevechtsvliegtuigen te kopen, zonder te weten in welke bredere strategische visie dergelijke toestellen passen. In de meeste andere landen ontwikkelt men eerst een visie, en bekijkt men vervolgens welke nieuwe capaciteiten en investeringen nodig zijn om deze visie in de praktijk te brengen.

De federale regering besliste uiteindelijk, eind december 2015, om 34 nieuwe gevechtsvliegtuigen aan te kopen. Die zullen over een periode van 40 jaar minstens 15 miljard euro kosten. Volgens de regering is de aankoop noodzakelijk om een ambitieniveau te handhaven waarop zes gevechtsvliegtuigen permanent ontplooid worden in het buitenland en twee gevechtsvliegtuigen de klok rond paraat staan voor de verdediging van het Belgische luchtruim.

### Stand van zaken dossier

Momenteel situeert het aankoopdossier voor nieuwe gevechtsvliegtuigen zich op het einde van de **voorbereidingsfase**. Die werd in 2014 opgestart, toen Defensie een 'preparation survey' uitstuurde naar de vijf kandidaat-producenten voor de opvolger van de F-16<sup>3</sup>. Deze laatsten bezorgden hun antwoorden eind 2014, maar Defensie weigert deze informatie publiek te maken.

Begin 2015 werden ook hoorzittingen georganiseerd in het Federaal Parlement<sup>4</sup>. Op 22 december 2015 maakte minister Vandeput vervolgens de grote lijnen van zijn Strategisch Plan bekend<sup>5</sup>. Het blijft echter wachten op de publicatie van het integrale Strategisch Plan. In het voorjaar van 2016 vinden achter gesloten deuren ook hoorzittingen plaats met de vijf staatsagentschappen die de ontwikkelingsprogramma's van de vijf verschillende kandidaat-producenten begeleiden<sup>6</sup>.

De voorbereidingsfase wordt gevolgd door een programmafase (midden 2016-midden 2017), verwervingsfase (midden 2017-midden 2018) en implementatiefase (2019-2030)<sup>7</sup>. Aan het begin van de **programmafase** wordt een *Request for Government Proposal* gepubliceerd. Defensie beoordeelt vervolgens de verschaft informatie van de vijf staatsagentschappen en producenten, en stelt een vergelijkende rangschikking en aanbeveling aan de regering op.

Vervolgens moet de regering tijdens de **verwervingsfase** de omvang en de kostenraming goedkeuren, waarna onderhandelingen over de uiteindelijke offerte worden opgestart tussen Defensie en het geselecteerde staatsagentschap. Midden 2018 wordt dit proces gefinaliseerd en worden de contracten getekend. De eerste gevechtsvliegtuigen worden vervolgens in 2023 geleverd.

### Vijf kandidaten in de running

Momenteel zijn vijf verschillende types gevechtsvliegtuigen in de running om de F-16 op te volgen: de Amerikaanse F-35 Joint Strike Fighter en de F-18, de Britse Eurofighter Typhoon, de Franse Rafale en de Zweedse Gripen. Verschillende specialisten stellen echter dat Defensie al gekozen heeft voor de F-35. Ze verwijzen daarvoor naar de *preparation survey*, die op maat van de F-35 zou zijn geschreven. *"Een buitenstaander of politicus zonder voorkennis zou zeggen dat dit document heel logisch is opgesteld omdat je het allerbeste wil, maar het is niet neutraal omdat er een teneur in zit. En die is: we willen wat de Amerikanen hebben (...) Er is eigenlijk maar één toestel dat dat volgens de Belgische luchtmacht allemaal kan en dat is de Joint Strike Fighter"*, stelde de Nederlandse defensiespecialist Christ Klep in september 2014 aan de VRT<sup>8</sup>.

### Irrationele aankoop

Pax Christi Vlaanderen verzet zich uitdrukkelijk tegen de aankoop van nieuwe gevechtsvliegtuigen. Deze hebben een onverantwoord hoge kostprijs en dragen zelden bij tot een duurzame oplossing van conflicten. Op Europees niveau bestaat bovendien al een overcapaciteit van 2.100 gevechtsvliegtuigen, terwijl er op EU- en VN-niveau wél vraag is naar andere capaciteiten. Zo benadrukt het Europees Defensieagentschap dat er binnen de EU vooral nood is aan meer tanktoestellen, luchttransportcapaciteiten en surveillancesystemen<sup>9</sup>.

De kostprijs van nieuwe gevechtsvliegtuigen is enorm. Zo stelde Kolonel Harold Van Pee, die verantwoordelijk is voor het aankoopdossier, op 24 februari 2016 in de Kamercommissie Defensie dat de aankoop van 34 nieuwe gevechtsvliegtuigen minstens 14,97 miljard euro zal kosten over een periode van 40 jaar<sup>10</sup>. Omgerekend is dat 374 miljoen euro per jaar. Dat bedrag komt bovenop de 5,5 miljard euro aan andere investeringen in het Strategisch Plan.

De regering slaagt er niet in te antwoorden op een simpele vraag: hoe denkt ze dit allemaal te betalen?

Bovendien gaat het hier nog om een conservatieve raming. Er is geen veiligheidsmarge ingebouwd (zoals in Nederland, waar 10 procent marge wordt gerekend), terwijl geen enkele van de vijf mogelijke opvolgers van de F-16's een standaard nucleaire capaciteit heeft. Als de regering beslist om dergelijke capaciteit in het lastenboek voor nieuwe gevechtsvliegtuigen op te nemen, tikt de rekening nog verder aan. Buitenlandse voorbeelden tonen bovendien aan dat de 3,5 miljard euro (aankoopprijs) waarvan sprake een optimistische inschatting lijkt.

## Twijfelachtige economische return

Er is ook geen enkele aanwijzing voor belangrijke economische terugverdieneffecten voor ons land, omdat de Belgische luchtvaartindustrie – in tegenstelling tot de aankoop van de F-16's – deze keer niet deelnam aan de ontwikkeling en productie van nieuwe gevechtsvliegtuigen. *“Een gedegen inschatting van de economische return voor deze overheidsuitgave d.m.v. industriële participatie is momenteel niet beschikbaar. Een eenvoudige vergelijking met vroegere compensatieregelingen voor de F-16 voldoet niet. In tegenstelling tot dat oude compensatiedossier (...) kunnen Belgische bedrijven relatief weinig aanspraak maken op directe of semidirecte industriële participatie”,* benadrukt een adviesnota van het Vlaams Vredesinstituut<sup>11</sup>.

Een studie over de (twijfelachtige) economische return van de gevechtsvliegtuigen wordt momenteel besproken tussen de kabinetten Peeters (Werk) en Vandeput (Defensie). Van zodra dit ‘kader voor de maatschappelijke return’ afgerond is, zal de regering beslissen om de programmafase op te starten.

## Duizend (kern)bommen en granaten?

Een andere openstaande vraag is of de nieuwe gevechtsvliegtuigen een *dual use*-capaciteit moeten hebben, met andere woorden of ze in staat moeten zijn om zowel conventionele- als kernwapens te dragen. Oud-Defensie minister De Crem (CD&V) liet hier tijdens de Diplomatieke Dagen op 3 februari 2015 alvast weinig twijfel over bestaan: *“Dit toestel zal inzetbaar zijn in de NAVO-strategie die België onderschrijft, en waarin de nucleaire ontrading de essentie van het bondgenootschap vormt.”*

Pax Christi Vlaanderen kant zich met klem tegen het inschrijven van een *dual use*-vereiste bij de aankoop van nieuwe gevechtsvliegtuigen. Dergelijke beslissing zou lijnrecht ingaan tegen een groeiende internationale trend die op basis van humanitaire bezorgdheden ijvert voor totale nucleaire ontwapening. 127 landen ondertekenden het afgelopen jaar de ‘Humanitaire Belofte’, waarin wordt opgeroepen diplomatieke onderhandelingen op te starten rond een internationaal verbod op kernwapens<sup>12</sup>.

Een *dual use*-vereiste brengt bovendien hoe dan ook een extra kost met zich mee, bovenop de 15 miljard euro waarvan sprake. Het is dan ook uitermate cruciaal om de extra kost van een *dual use*-capaciteit eerst grondig te laten berekenen door een onafhankelijke instantie als het Rekenhof, vooraleer deze

capaciteit als een voldongen feit op te nemen in het lastenboek voor nieuwe gevechtsvliegtuigen.

## Het kan anders

Toegegeven: de wereld is er de afgelopen jaren niet stabiel op geworden. Maar in de huidige veiligheidscontext is er geen behoefte aan méér gevechtsvliegtuigen. Pax Christi Vlaanderen kiest voor een Belgisch leger dat optreedt als effectieve beschermingsmacht voor burgers in conflictgebieden, en dat zich specialiseert in VN-vredesmissies. Dat kost een pak minder geld, en draagt meer bij aan vrede en stabiliteit<sup>13</sup>. Nieuwe gevechtsvliegtuigen kannibaliseren echter de middelen die nodig zijn om het Belgisch leger te transformeren tot zo’n beschermingsmacht voor burgers.

Op internationaal niveau groeit een hernieuwd momentum voor dergelijke missies. Zo organiseerde President Obama in september 2015 een speciale UN Peacekeeping Summit. Binnen de Verenigde Naties werd het afgelopen jaar grondig nagedacht over VN-vredesoperaties ‘nieuwe stijl’<sup>14</sup>. Ons land gaf echter verstek, hoewel minister Vandeput in zijn beleidsnota 2015 stelde dat *“België op een geloofwaardige en onvoorwaardelijke wijze zal blijven bijdragen aan de inspanningen voor internationale vrede en veiligheid (...) bij voorkeur aan VN-blauwhelmoperaties indien we een missie kunnen ondersteunen met specifieke capaciteiten waarin de VN met tekorten kampt”*<sup>15</sup>.

Deze belofte bleef dode letter. Dit terwijl de VN in augustus 2015 een gedetailleerde lijst publiceerde van capaciteiten waaraan een tekort is<sup>16</sup>. Als België écht wil bijdragen aan de internationale vrede en veiligheid, kan het beter investeren in grondtroepen en politionele capaciteiten, luchttransportcapaciteiten, gespecialiseerde eenheden voor de opruiming van onontpofte oorlogsresten en geïmproviseerde explosieven of inlichtingencapaciteiten.

Duurzame vrede wordt bovendien enkel bereikt door massaal te investeren in conflictpreventie, vredesopbouw en ontwikkeling. Enkel op die manier kunnen de grondoorzaken van conflicten worden aangepakt. Op EU- en VN-niveau bestaan tal van mechanismen voor conflictpreventie en vredesopbouw, maar die blijven chronisch ondergefinancierd.

Op Belgisch niveau werd de dienst vredesopbouw en conflictpreventie bij Buitenlandse Zaken enkele jaren geleden simpelweg afgeschaft, terwijl het budget voor beide posten anno 2015 een schamele 5 miljoen euro bedraagt. Een



Belgian Air Force F-16 : vanaf 2023 aan vervanging toe? (foto : Clemens Vasters/Creative Commons)

fractie van de miljarden die besteed worden aan nieuwe gevechtsvliegtuigen zou daar een écht verschil kunnen maken.

### Belang transparantie

Kolonel Van Pee benadrukte tijdens de hoorzitting op 24 februari 2016 het belang van voldoende maatschappelijk draagvlak en transparantie. Kamerlid Peter Buysrogge (N-VA) beaamde: "Voor dergelijke investering is het niet meer dan logisch dat je in alle transparantie werkt".

Een recent rapport van Transparency International is echter kritisch over de mate van transparantie bij Defensie. Op de vragen "is het gevoerde beleid publiek beschikbaar en bestaat er debat over?" en "wordt de aankoopprocedure voor defensiemateriaal – van behoeftestelling, over contract, tot doorverkoop van afgeschreven materiaal- openbaar gemaakt?" scoort België respectievelijk 2 en 1 op een schaal van 0 (onvoldoende) tot 4 (heel goed)<sup>17</sup>.

Momenteel ligt in het parlement een resolutie voor die het Rekenhof verzoekt de totale kost voor elk type gevechtsvliegtuig en de totale impact op de begroting na te rekenen. Van Pee benadrukte hier geen probleem mee te hebben: "Het Rekenhof? Dat is aan jullie. Wij hebben alleszins niets te verbergen."

De aanneming van de Rekenhofresolutie zou alvast een stap in de richting van een transparanter beleid zijn. Het gaat hier over miljarden euro's aan belastinggeld, dus de regering moet als een absoluut minimum de kostprijs van de verschillende aankoopopties en de te verwachten economische terugverdieneffecten grondig laten narekenen door een onafhankelijke instantie en deze cijfers publiek maken.

### Onbeantwoorde vragen

Het aankoopdossier van nieuwe gevechtsvliegtuigen en de ontwikkeling van een strategische visie op Defensie liep al meer dan een half jaar vertraging op. Hoewel de voorbereidingsfase stilaan afgerond wordt, blijven vele vragen onbeantwoord. Wanneer wordt het volledige Strategisch Plan Defensie publiek gemaakt? Wanneer wordt het lastenboek voor nieuwe gevechtsvliegtuigen opgesteld, en wordt dit publiek gemaakt? Wat met de betaalbaarheid van nieuwe gevechtsvliegtuigen en vermeende economische terugverdieneffecten? Waarom hebben we überhaupt nieuwe gevechtsvliegtuigen nodig, als er op Europees niveau al een overcapaciteit is van meer dan 2.000 toestellen? Wanneer wordt de effectiviteit van eerdere interventies met gevechtsvliegtuigen grondig geëvalueerd? Beslist de regering dat nieuwe gevechtsvliegtuigen een nucleaire capaciteit moeten hebben, en wat is daar de extra kost van? Een antwoord volgt hopelijk in de komende maanden.

*Willem Staes studeerde politieke wetenschappen, internationale betrekkingen en conflict & development studies. Hij is sinds 2015 beleidsmedewerker Internationale Veiligheid en Ontwapening bij Pax Christi Vlaanderen.*

### Eindnoten

- 1 [http://www.premier.be/sites/default/files/articles/accord\\_de\\_gouvernement\\_-\\_Regeerakkoord.pdf](http://www.premier.be/sites/default/files/articles/accord_de_gouvernement_-_Regeerakkoord.pdf), p. 208.
- 2 Oorspronkelijk moest dit plan rond Pasen 2015 gepubliceerd worden. Het plan liep echter grote vertraging op. Op 22 december 2015 verspreidde de federale regering een persbericht waarin de grote lijnen van het Strategisch Plan werden uiteengezet. Op het moment van schrijven (12 mei 2016) is het volledige plan echter nog steeds niet gepubliceerd.
- 3 [https://www.mil.be/sites/mil.be/files/files\\_library/140602\\_accap\\_-\\_preparation\\_survey\\_-\\_final\\_v2.pdf](https://www.mil.be/sites/mil.be/files/files_library/140602_accap_-_preparation_survey_-_final_v2.pdf).
- 4 Voor een volledig verslag van deze hoorzittingen, zie <http://www.dekamer.be/FLWB/PDF/54/0975/54K0975001.pdf>.
- 5 Zie <http://www.premier.be/nl/akkoord-over-het-strategisch-plan-voor-defensie-2030>. Het volledige Strategisch Plan werd echter nog niet gepubliceerd.
- 6 Het Joint Program Office (JPO) voor de Amerikaanse F35-Joint Strike Fighter (gebouwd door Lockheed Martin); het Navy Integrated Program Office (NIPO) voor de F/A-18E/F Super Hornet (gebouwd door Boeing); het Direction Générale de l'Armement (DGA) van het Franse Ministerie van Defensie voor de Rafale (gebouwd door Dassault); het Swedish Defence and Security Export Agency (FXM) voor de JAS-39 Gripen (gebouwd door Saab); en het Britse Ministerie van Defensie voor de Eurofighter Typhoon (gebouwd door een Europees consortium).
- 7 In de oorspronkelijke planning (zomer 2014) zou de programmafase midden 2015 worden opgestart.
- 8 'Defensie wil duurste gevechtstoestel als vervanger F-16', 2 september 2014, <http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/politiek/1.2076228>.
- 9 European Defence Agency (2015): 'Future Capabilities. Emerging Trends and Key Priorities', [http://www.eda.europa.eu/docs/default-source/eda-publications/futurecapabilities\\_cdp\\_brochure](http://www.eda.europa.eu/docs/default-source/eda-publications/futurecapabilities_cdp_brochure).
- 10 Dit bedrag heeft niet enkel betrekking op de aankoopprijs, maar ook op de onderhouds-, instandhoudings- en verlieskosten van 34 nieuwe gevechtsvliegtuigen.
- 11 Vlaams Vredesinstituut (2014): 'Advies over de beslissing tot aankoop van een nieuw gevechtsvliegtuig voor de luchtcomponent van de Belgische Defensie', p. 2, [http://www.vlaamsvredesinstituut.eu/sites/vlaamsvredesinstituut.eu/files/files/20140612\\_advies\\_aankoop\\_gevechtsvliegtuigen.pdf](http://www.vlaamsvredesinstituut.eu/sites/vlaamsvredesinstituut.eu/files/files/20140612_advies_aankoop_gevechtsvliegtuigen.pdf).
- 12 Voor een weerlegging van een aantal claims rond het nut van kernwapens, zie Staes, W. (2016): 'Vijf argumenten tegen een internationaal kernwapenverbod weerlegd', Pax Christi Vlaanderen, <http://www.paxchristi.be/nieuws/vijf-argumenten-tegen-een-internationaal-kernwapenverbod-weerlegd>.
- 13 Lees ook het dossier dat de visie van Pax Christi Vlaanderen op internationale vrede en veiligheid uiteenzet (november 2015): [http://www.paxchristi.be/sites/default/files/6\\_visie-op-internationale-vrede-veiligheid.pdf](http://www.paxchristi.be/sites/default/files/6_visie-op-internationale-vrede-veiligheid.pdf).
- 14 UN General Assembly/UN Security Council (2015): 'Report of the High-level Independent Panel on Peace Operations on uniting our strengths for peace: politics, partnership and people', [http://www.un.org/sg/pdf/HIPPO\\_Report\\_1\\_June\\_2015.pdf](http://www.un.org/sg/pdf/HIPPO_Report_1_June_2015.pdf).
- 15 'Beleidsverklaring Defensie en Ambtenarenzaken', 9 januari 2015, p. 12, <https://www.lachambre.be/flwb/pdf/54/0020/54K0020024.pdf>.
- 16 'UN Peacekeeping Uniformed Capability Requirements Paper', 24 augustus 2015, <https://cc.unlb.org/Uniformed%20Capability%20Requirement%20Paper/UN%20PK%20Capability%20Requirements%20Paper%20-%20Rev%2024%20Aug%202015.pdf>.
- 17 Zie <http://government.defenceindex.org/countries/belgium/>.

## SIEMON WEZEMAN: 'DENK GRONDIG NA VOOR JE ZOMAAR NIEUWE GEVECHTSVLIEGTUIGEN KOOPT'



Foto : SIPRI

Op 15 april 2016 was Siemon Wezeman te gast op de Vredesconferentie van de Belgische vredesbeweging in het federale parlement. Wezeman is hoofdonderzoeker bij het Arms and Military Expenditure Programme van het prestigieuze Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI). Pax Christi Vlaanderen sprak daags voor de conferentie met Wezeman, die kritisch is voor de achteloze manier waarop in Europa nieuwe gevechtsvliegtuigen worden aangekocht: 'Je kan je geld maar één keer uitgeven. Je kan simpelweg niet alles kopen, zeker niet als kleiner land'.

### **Mijnheer Wezeman, hoe ziet het Europese militaire landschap er anno 2016 uit, en welke rol spelen gevechtsvliegtuigen hierin?**

Als je kijkt naar waar Europese landen zich bevinden op het gebied van veiligheid zijn er de afgelopen jaren wel wat zaken veranderd. Als je drie jaar geleden gezegd had dat Rusland een grote bedreiging ging worden, werd je wat meewarig aangekeken, maar dat is natuurlijk anders gelopen. Oekraïne en de Krim hebben duidelijk aangegeven dat Rusland, althans voor een hoop mensen, niet zo te vertrouwen is als zij dachten. 'Reassurance' en 'deterrence' domineren opnieuw de debatten.

Dat zie je in de reacties van Europese landen, in het bijzonder in Oost-Europa. Deze landen verhogen hun militaire uitgaven, kopen nieuwe wapens en willen geruststellende taal horen van

de NAVO. Zeker bij de Baltische staten zit de schrik er goed in: ze ontplooiën meer soldaten aan de grenzen om een duidelijk signaal naar Rusland te sturen: hier is de grens van de NAVO.

En hoewel de Midden-Europese landen iets minder hevig reageren, is ook hier sprake van hogere defensie-uitgaven en het aanschaffen van nieuwe wapensystemen. Zuid-Europa voelt zich dan weer iets minder bedreigd door de Russen.

Als je naar het mondiale niveau kijkt, zie je de terugtrekking van buitenlandse troepen uit Afghanistan en Irak, terwijl in andere conflictgebieden als Mali en Somalië vooral de nadruk ligt op VN-vredeshandhavingsmissies. Verschillende Europese landen nemen hierin een duidelijk engagement op, wat ook steeds vaker gemotiveerd wordt vanuit antiterrorismebelangen. Eigenbelang speelt, meer dan in het verleden, een steeds grotere rol bij VN-vredeshandhavingsmissies.

### **Rol van gevechtsvliegtuigen in veiligheidsbeleid**

#### **Wat voor rol spelen gevechtsvliegtuigen in dit hele verhaal?**

Dat is een goede vraag: waar passen bepaalde wapens in de idee die Europese landen hebben over hun defensie. Tijdens de Koude Oorlog was dat gemakkelijker: daar stonden de Russen met duizenden tanks en gevechtsvliegtuigen, je wist wat je er aan had en wat je er aan moest doen: namelijk ook een hoop tanks en gevechtsvliegtuigen maken. Anno 2016 is defensiebeleid veel complexer geworden. Het is gericht op een heleboel zaken: terrorismebestrijding, vredeshandhaving, antipiraterij, antidrugsmokkel, antimensensmokkel, in sommige gevallen milieubescherming, ...

Dus moet je de vraag stellen: hoe passen gevechtsvliegtuigen in hoe Europese landen denken over veiligheid? Wat zijn de andere veiligheidsuitdagingen, en welke prioriteiten stel je?

#### **Hebt u het gevoel dat dergelijke oefening gemaakt wordt op Europees niveau? Met andere woorden: wordt er eerst een analyse gemaakt van de globale veiligheidscontext, om vervolgens keuzes te maken inzake wapensystemen en capaciteiten? Of is het eerder andersom?**

In sommige gevallen lijken bepaalde landen te denken dat ze automatisch nieuwe gevechtsvliegtuigen moeten kopen, enkel en alleen omdat gevechtsvliegtuigen in het verleden een centrale rol speelden in hun defensiebeleid. Ik vraag me echter af of men hier wel altijd grondig over nadenkt.

Mijn belangrijkste advies is altijd om duidelijk op te schrijven welke taken je wil vervullen, in je algemene buitenlandpolitiek en in je defensiepolitiek. Vervolgens moet je prioriteiten aanbrengen in die taken, en heel specifiek zijn over welke wapens je nodig hebt om die specifieke taken te vervullen.

Dus als je gevechtsvliegtuigen wil kopen, wees dan duidelijk waar je ze precies voor koopt: wat zijn de taken, omschrijf ze, één voor één. Hoe passen gevechtsvliegtuigen en andere capaciteiten hierin, en waar steek ik mijn beperkte middelen



**Conflict Rusland/Oekraïne en de Krim**  
(foto : Sasha Maksymenko, 2014/Creative Commons)

in? En kijk dan nog maar eens terug of je daar werkelijk gevechtsvliegtuigen voor nodig hebt, en of je werkelijk dat ene type gevechtsvliegtuig nodig hebt, het duurste van het duurste, of dat er geen andere alternatieven zijn.

Als die oefening niet duidelijk is, heb je enkel een algemeen idee dat je gevechtsvliegtuigen nodig zou hebben. Zo hoort het niet te werken. Het is de taak van Defensie om dit allemaal op te schrijven, het parlement moet dan kijken of dit steek houdt. En als die expertise niet aanwezig is in het parlement – wat in het algemeen het geval is –, moet je dat ook laten controleren door buitenstaande experts. Vandaar ook het belang om alles nog eens grondig te laten doorrekenen en napluisen, door de Rekenkamer en/of door een commissie van buitenstaande experts.

Is die prioriteit antiterrorisme, kan je je afvragen of het kopen van nog meer gevechtsvliegtuigen het probleem oplost. En zelfs als je al denkt dat dit zo is, moet je nog steeds kijken naar andere zaken die hier ook een rol kunnen spelen en misschien wel een hogere prioriteit verdienen.

Als je vindt dat de Russen gevaarlijk zijn, dat ze overmorgen de Baltische staten kunnen binnenvallen, moet je misschien wel een aantal gevechtsvliegtuigen kopen om het NAVO-gebied te verdedigen. Maar de vraag moet altijd gesteld worden: hoe belangrijk vind ik die taken in vergelijking met andere taken? Welke prioriteiten stel ik bij het aankopen van wapensystemen? Je kan je geld maar één keer uitgeven, je kan simpelweg niet alles kopen, zeker niet als kleiner land.

**Iedereen lijkt het eens over de wenselijkheid van meer pooling en sharing, maar uiteindelijk doet iedereen in de praktijk toch gewoon zijn eigen zin?**

Uiteindelijk gebeurt er weinig, ja. Iedereen is het erover eens dat het op die manier goedkoper kan, maar het gaat ontzettend langzaam. Bepaalde grote Europese landen willen gewoon alles hebben, en willen niet wachten op andere landen. Maar kleinere landen kunnen eigenlijk alleen maar samenwerken,

daar is het niet realistisch om alles te willen hebben. België en Nederland doen overigens al aan *pooling en sharing* inzake de marine. Er zijn twee Belgische fregatten, maar ze opereren samen met de Nederlanders en het onderhoud wordt ook gezamenlijk gedaan. Op die manier kan je ook besparen.

**Veronderstellende dat je gevechtsvliegtuigen nodig hebt om Oost-Europa te verdedigen, moet de oefening dan niet nog steeds worden gemaakt: we hebben x aantal vliegtuigen nodig om ons te verdedigen tegen Rusland, dus we bepalen een aantal en spreken vervolgens af wie ze aankoopt?**

Dat is een andere vraag natuurlijk. Je zal binnen een bondgenootschap, hetzij de EU of de NAVO, moeten kijken welke capaciteiten je nodig hebt en afspreken wie wat doet, en niet gewoon allemaal gevechtsvliegtuigen kopen. Dan denk ik dat je wel wat andere dingen mist die belangrijk zijn, en heel wat belangrijke taken gewoonweg vergeet. Jammer genoeg heb ik het gevoel dat dergelijke beslissingen binnen de NAVO of EU grotendeels worden overgelaten aan de individuele lidstaten.

## Hoe sterk is Rusland?

### Wie heeft momenteel hoeveel gevechtsvliegtuigen?

Europese NAVO-landen hebben momenteel 2.100 gevechtsvliegtuigen, terwijl ze na voltooiing van alle huidige aankoopprogramma's tussen de 1.700 en 1.900 toestellen zullen overhouden. De Verenigde Staten bezitten momenteel ongeveer 3.080 gevechtsvliegtuigen, en plannen er ongeveer 3.623 te zullen hebben in de toekomst. Daarnaast heb je ook Europese landen die geen lid zijn van de NAVO: die zijn momenteel goed voor 250 toestellen, en zullen er in de toekomst nog 190 overhouden. Rusland bezit momenteel rond de 1.020 gevechtsvliegtuigen.

(Zie kaderstuk met globale overzichtstabel op p. 16).



**Russische gevechtsvliegtuigen: een groot deel is 'rotzooi'**  
(foto: Pavel Kazachkov/Creative Commons)

Zoals je ziet hebben Europese NAVO-landen momenteel dus al een behoorlijk overwicht op Rusland. Voor Rusland zijn er geen goede cijfers te geven voor het aantal geplande nieuwe toestellen, maar het totaal zal zeker niet hoger worden dan wat er nu is: ze hebben geen geld voor een één-op-één vervanging. De Russen zeggen wel dat ze honderden nieuwe gevechtsvliegtuigen gaan kopen, maar de realiteit is dat ze het niet kunnen. Ze hebben er gewoon de middelen niet voor, economisch gezien kunnen ze dat niet aan. Wat ze zeggen dat ze gaan kopen, is nog iets anders dat wat ze effectief zullen kunnen kopen. Dat moet je ook meenemen in je strategische oefening. Rusland heeft een defensiebudget dat amper groter is dan dat van het Verenigd Koninkrijk. Het gezamenlijke Europese defensiebudget is een veelvoud van het Russische budget. En dan hebben we het nog niet eens over de VS. Daar kunnen de Russen al helemaal niet tegenop.

Cijfers alleen schetsen bovendien niet het volledige plaatje. Je krijgt altijd hetzelfde verhaal: de Russen hebben zoveel gevechtsvliegtuigen, maar er wordt niet bij gezegd dat een groot deel van die gevechtsvliegtuigen feitelijk rotzooi is. Het draait niet enkel om de cijfers, maar ook om de kwaliteit: de Russen hebben een hele stapel gevechtsvliegtuigen en tanks, maar een deel daarvan werkt helemaal niet. Europa heeft gemoderniseerde gevechtsvliegtuigen, met preciezere raketten. Als je kijkt naar de Russische gevechtsvliegtuigen, zie je dat een heel deel daarvan nog steeds hetzelfde is als wat ze in 1989 hadden staan. Rusland is geen supermacht meer. Veel van hun wapens zijn een *sitting duck* (een makkelijk doelwit) als ze zich zouden meten met Westerse wapens.

### **Dus ondanks alle doemberichten hebben NAVO-landen nog steeds een overweldigende conventionele superioriteit?**

Laat ik het zo stellen: als dat niet zo is, vraag je je toch af waar al dat geld aan besteed is. De NAVO, zonder de VS, geeft meer dan 3,5 keer zoveel uit aan defensie als Rusland, en dat al sinds het einde van de Koude Oorlog. Dus de laatste 25 jaar heeft de NAVO elk jaar behoorlijk wat meer uitgegeven dan Rusland. Als het resultaat daarvan zou zijn dat NAVO-landen nog steeds veel zwakker zijn, dan is er toch echt wel iets grondig fout gegaan.

Natuurlijk zijn er ook problemen langs NAVO-kant, maar die zijn bij de Russen nog veel erger. Rusland pakt graag uit met een aantal elite-eenheden en geavanceerde capaciteiten, maar het gros van het Russische leger zijn slecht getrainde en niet gemotiveerde soldaten met een verouderde bewapening en een totaal hopeloos logistiek systeem.

### **Is er momenteel dan sprake van een Europese overcapaciteit aan gevechtsvliegtuigen?**

Europa heeft zeker voldoende gevechtsvliegtuigen om te doen wat ze willen doen, terwijl er andere capaciteiten zijn die ze misschien niet voldoende hebben. Nederland gaat nu ook 37 gevechtsvliegtuigen kopen, dat is volgens Defensie het absolute minimum. Enkele jaren geleden waren het er nog 85, en nog vroeger 120, en telkens stelde men dat dit het ab-so-lu-te minimum was. Als je dan gaat kijken naar dat cijfer van 85, stel

je vast dat dat grotendeels uit de duim gezogen is, dat niemand echt goed weet waar dat getal juist vandaan komt.

Maar goed, het zal alleszins een stuk minder worden dan het was, en dat zal ook zo zijn in België en andere landen. Dat wordt gedeeltelijk opgevangen omdat je er meer mee kunt, maar ook omdat het aantal Russische gevechtsvliegtuigen afneemt. De Russen of Chinezen vervangen ook niet 1 op 1. En dat doen andere landen ook niet.

### **Maar als je nieuwe vliegtuigen wil hebben, moet je ze wel nu aankopen? Defensie wil bij ons ten laatste midden 2018 de contracten tekenen, zodat de eerste toestellen in 2023 geleverd kunnen worden, wanneer de F-16's het einde van hun levensduur bereiken.**

Beweren dat je midden 2018 een beslissing móet nemen is enkel correct als je F-35's wil kopen. Die hele timing is gebaseerd op de F-35, want die is niet beschikbaar voor 2023. Wil je bijvoorbeeld een Eurofighter kopen, ben je een stuk sneller aan de bak.

### **Wat met de hele discussie rond een *dual use* capaciteit, waardoor nieuwe gevechtsvliegtuigen ook kernwapens kunnen dragen? Bestaat er buiten de Amerikaanse F-35 een toestel dat de Amerikaanse kernwapens in Kleine-Brogel zou kunnen dragen?**

Technologisch gezien zou elk toestel dat kunnen, maar dan moet het toestel wel aangepast worden, en de vraag is of de Amerikanen dat zullen toestaan. Als de VS weigert een niet-Amerikaans gevechtsvliegtuig aan te passen opdat het Amerikaanse kernwapens kan dragen, dan gebeurt het ook niet.

Kernwapens zijn overigens evengoed een kwestie van beslissen welke taken je wil uitvoeren, waarbij je je kan afvragen of een nucleaire taak nog wel van deze tijd is. Die kernwapens in Europa zijn namelijk tactische kernwapens. In de jaren 50 was



**B-61 kernbommen : bij welke dreiging zetten we kernwapens in? (foto : Jon Konrath/Creative Commons)**



het duidelijk: daar zijn de Russen, hier zijn wij, wij zijn in de minderheid, dus we gebruiken tactische kernwapens om dit te compenseren.

Maar wat is nu hun functie nog? Bij welke dreiging ga ik nucleaire wapens inzetten en tegen wie? Dan kan je enkel aan de Russen denken, maar wat ga je doen als ze Estland binnenvallen? Een tactisch kernwapen op Estland afvuren? Tactische kernwapens zijn geen afschrikingswapens voor een counterstrike, maar zijn vooral *first strike* wapens.

## Overcapaciteit versus ondercapaciteit

**Terug naar uw veiligheidsanalyse van het begin van dit interview. U stelde dat men eerst een analyse moet maken van de bedreigingen, om vervolgens prioriteiten te stellen inzake de aankoop van bepaalde capaciteiten. Bestaan er volgens u duidelijke ondercapaciteiten in een VN-, EU- of NAVO-context? Zijn daar alternatieven voor gevechtsvliegtuigen?**

Als je kijkt naar ondercapaciteiten, is er bijvoorbeeld de mogelijkheid om meer aan vredesmissies te doen. Daar stel je vaak vast dat landen niet meer dan een bataljon soldaten kunnen bijdragen. Dan spreek je over meer *boots on the ground*.

Daarnaast merk je vaak dat er een ondercapaciteit aan helikopters bestaat, terwijl de VN ze doodgraag wil hebben voor vredesmissies. Ook langeafstandstransport wordt vaak genoemd. Als je geen lange afstandstransportcapaciteiten hebt, krijg je problemen met het uitvoeren van operaties ver van huis. Dan krijg je je personeel en middelen niet daar en krijg je ze ook niet terug.

Ook surveillance is een ondercapaciteit. Op nationaal niveau heb je sommige NAVO-landen met eigen satellieten en eigen grote verkenningssystemen. Veel landen zijn echter toch vooral afhankelijk van de informatie die ze van andere landen krijgen, stelen of ruilen.

En dan trek je bijvoorbeeld naar Mali, en blijkt je niet voldoende middelen te hebben om dat land grondig in kaart te brengen, om in de gaten te houden wat er allemaal gebeurt. En dan moet je opnieuw bij de Amerikanen gaan aankloppen. Dat wreekt zich ook bij antiterroractiviteiten, waar goede inlichtingen toch ontzettend belangrijk zijn.

**Zijn investeringen in dergelijke ondercapaciteiten voor vredesmissies dan de aangewezen piste, of moet je daar toch mee opletten?**

Je moet natuurlijk ook strategisch nadenken: het gaat dan niet alleen over defensie, je moet je afvragen of er ook andere zaken zijn die de problemen kunnen oplossen. Uiteindelijk moet je de grondoorzaken van een conflict gaan aanpakken, en dat kan enkel via een politieke strategie.

Iedereen is het erover eens dat, als je een conflict enkel met militaire middelen te lijf gaat, in de meeste gevallen dat conflict

niet wordt opgelost. Je zet er misschien tijdelijk een deksel op, maar in heel weinig gevallen versla je het probleem volledig. Kijk naar Afghanistan: na een jarenlange militaire interventie is de Taliban net zo sterk als in 2001, dus wat heb je dan eigenlijk opgelost? En zelfs in de gevallen waar de tegenstander min of meer verslagen is, zoals in de Democratische Republiek Congo, kan je je afvragen of de problemen nu zijn opgelost.

In sommige landen zal je militair moeten optreden, maar dat moet altijd heel duidelijk gekoppeld zijn aan veel bredere en duurzame oplossingen, die de grondoorzaken van een conflict aanpakken. Dan moet je je afvragen hoe het defensiebudget zich verhoudt tot andere budgetten die gebruikt kunnen worden om die problemen die we zien als een defensieprobleem op te lossen.

## NAVO blijft militair superieur

**Wat zijn, tot slot, volgens u de belangrijkste conclusies en lessen die we kunnen trekken uit de nieuwe SIPRI-cijfers over de mondiale militaire uitgaven, die begin april 2016 werden gepubliceerd?**

Er zijn twee belangrijke documenten die we recent publiceerden: het overzicht van de militaire uitgaven, en een overzicht van de internationale wapenhandel dat we in februari 2016 publiceerden. De wapenhandel is op een vrij stabiel niveau, terwijl de militaire uitgaven de laatste jaren een beetje naar beneden gingen maar nu opnieuw licht stijgen. Die daling van de afgelopen jaren gold wel voornamelijk voor de VS, die zich grotendeels terugtrokken uit Irak en Afghanistan.

Er zijn twee dingen die je hieruit kunt meenemen. Terwijl de Europese militaire uitgaven afnamen, stegen de uitgaven op andere plekken in de wereld. Je mag echter niet vergeten dat de totale Europese uitgaven nog steeds erg hoog liggen. De NAVO steekt torenhoog boven andere landen uit, zelfs als je de VS buiten beschouwing laat. Hoewel Rusland de derde plaats bezet, zijn hun uitgaven maar nét groter dan één van de grote Europese landen, het Verenigd Koninkrijk.

Een ander belangrijk gegeven is natuurlijk dat de stijgende Chinese militaire uitgaven leiden tot toegenomen ongerustheid in de regio, in het bijzonder in het gebied rond de Zuid-Chinese Zee. Het risico op een incident dat verder escaleert is daar reëel, het kan heel gemeen worden.

Wat verder ook opvalt zijn de enorme verschillen in bestedingsniveau tussen Saoedi-Arabië en Iran. Iran heeft wel veel grondtroepen, maar nauwelijks materiaal: daar zit echt veel rotzooi tussen. Wat je wel ziet is dat ze zich daardoor meer gaan toeleggen op zogenaamde hybride oorlogsvoering via het inzetten van *proxies* in het buitenland.

*Siemon T. Wezeman is historicus. Hij werkt als Senior Researcher bij het Arms and Military Expenditure Programme van SIPRI.*

## WERELDWIJDE MILITAIRE UITGAVEN: ENKELE CIJFERS

Op 5 april 2016 publiceerde het Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI) zijn jaaroverzicht van de wereldwijde militaire uitgaven. In 2015 ging in totaal 1.676 miljard dollar naar militaire bestemmingen: 2,3 procent van het wereldwijde BBP.

Voor het eerst sinds 2011 stijgen de militaire uitgaven opnieuw. De top-15 blijft ongewijzigd, de volgorde varieert. De Verenigde Staten (596 miljard dollar) voeren het lijstje aan, op ruime afstand gevolgd door China (215 miljard), Saoedi-Arabië (87,2 miljard) en Rusland (66,4 miljard). Bij de top-15 zitten vier Europese landen: het Verenigd Koninkrijk (55,5 miljard), Frankrijk (50,9 miljard), Duitsland (39,4 miljard) en Italië (23,8 miljard). België gaf in 2015 4,1 miljard dollar uit.

Europese landen besteedden in totaal 328 miljard dollar, een stijging van 1,7 procent tegenover 2014. Dit is vooral te danken aan het hogere bestedingsniveau in Oost-Europa: 7,5 procent meer dan in 2014, goed voor 74,4 miljard dollar. West- en Centraal-Europese landen gaven met 253 miljard iets minder (0,2 procent) uit dan het jaar voordien, maar houden Oost-Europa ruim achter zich. Het is alleszins duidelijk dat landen die grenzen aan Oekraïne en Rusland zich steeds meer bedreigd voelen door deze laatste. Zo gaf Polen 22 procent meer uit dan in 2014, terwijl het militaire budget van Estland, Letland en Litouwen steeg met resp. 6,6, 14 en 33 procent.

Rusland bleef niet achter: het Russische defensiebudget nam met 7,5 procent toe tot 66,4 miljard. Een enorme som geld, die echter verbleekt bij de totale militaire uitgaven van de Europese NAVO-landen: 235 miljard dollar (zonder Turkije).

De NAVO-landen spraken in september 2014 tijdens de Top van Wales af om binnen de 10 jaar elk 2 procent van hun respectievelijke BBP uit te geven aan defensiebudgetten "om de collectieve veiligheid van het bondgenootschap te verzekeren". De NAVO zet sindsdien de dreiging vanuit Rusland sterk in de verf. De boodschap is duidelijk: als NAVO-landen niet dringend meer uitgeven, is het een kwestie van tijd voordat de dreiging uit het Oosten (Rusland) of het Zuiden (Islamitische Staat) zich materialiseert.

Een blik op de cijfers nuanceert één en ander. NAVO-landen gaven in 2015 nl. 13 keer zoveel uit als het Rusland van Vladimir Poetin. Zelfs als niet-Europese NAVO-lidstaten als de VS, Canada en Turkije buiten beschouwing worden gelaten, geven Europese NAVO-landen nog altijd 3,5 keer zoveel uit aan militaire uitgaven dan Rusland. Het blijft dan ook een goed bewaard geheim op welke realiteit de beruchte 2-procent norm van de NAVO berust. (ws)

## NEDERLANDSE ERVARINGEN MET DE JOINT STRIKE FIGHTER: 'HOPE IS NOT A POLICY'

Christ Klep

De verwachtingen liggen hoog. Volgens het Amerikaanse defensieconcern Lockheed Martin, de bouwer van de F-35 *Lightning II* (in de volksmond *Joint Strike Fighter*, JSF), zal het toestel 'vier keer zo effectief' zijn in luchtgevechten en 'acht keer zo effectief' bij aanvallen tegen gronddoelen. Dit alles in vergelijking met bestaande gevechtsvliegtuigen als de F-16. Dat schept verwachtingen.

Nederland koos in 2015 definitief voor de Joint Strike Fighter. Daarmee kwam een einde aan een langdurig besluitvormingstraject. Het JSF-prototype maakte zijn eerste vlucht in 2000. Het toestel gold als de nieuwe standaardjager van de Westerse wereld en zou in duizenden gebouwd gaan worden. Deelnemen aan zo'n megaproject was aantrekkelijk. Nederland is van nature gesteld op de trans-Atlantische banden. De Nederlandse luchtmacht kende in elk geval nooit twijfels. De luchtmacht liet al vanaf het begin blijken dit toestel als de opvolger van de F-16 te willen. De belangrijkste rivalen (Saab Gripen NG, Eurofighter, Boeing Super Hornet en Dassault Rafale) werden gewogen en te licht bevonden. Hoe dan ook was de luchtmacht erg gericht op de Verenigde Staten. Nederlandse piloten vliegen al tientallen jaren met Amerikaanse toestellen en worden in Amerika opgeleid. De luchtmacht wordt niet voor niets wel eens schertsend aangeduid als 'de 51ste staat van de Verenigde Staten.'

Voorstanders van de JSF wezen op twee technologische voordelen in het bijzonder: de *stealth*-eigenschappen (beperkte zichtbaarheid voor vijandelijke radars) en het gigantische vermogen om gegevens te verzamelen, te verwerken en door te geven. Niet onbelangrijk in de huidige *network centric warfare*. 'Een toestel van de nieuwe vijfde generatie gevechtsvliegtuigen', ronkten de brochures. De piloot kan bijvoorbeeld met een batterij camera's en sensoren 360 graden



De JSF F-35 (foto: Mark Jones Jr./Creative Commons)

om zich heen kijken. Desnoods kan hij door zijn schietstoel heen naar beneden kijken. Een complex systeem projecteert alle belangrijke vlucht- en gevechtsgegevens op de binnenkant van het helmvizier: een 'God's Eye View of the World,' zoals Lockheed Martin het uitdrukte. Overigens kost de helm per stuk ongeveer vierhonderdduizend dollar, dat terzijde.

De economische argumenten leken echter soms de boventoon te voeren in het politieke en publieke debat. Lockheed Martin beloofde potentiële kopers een ruim pakket aan compensatieorders in de vorm van onderdelenfabricage en onderhoudscontracten gedurende een periode van veertig tot vijftig jaar. Voor de kwakkelende Nederlandse luchtvaartindustrie klonk dat als muziek in de oren. Vliegtuigbouwer (en Nederlands trots) Fokker was in 1996 failliet gegaan. De regering zette onmiddellijk hoog in op het economische argument dat deelname aan het JSF-project tienduizenden banen en miljarden aan compensatieorders zou opleveren. Plus de bijbehorende technologische kennis. De redding van de Nederlandse luchtvaartindustrie lag in het verschiep, zo stelde de regering. Vooral om deze economische redenen tekende Nederland in als zogenoemde *level-2-partner* in het project: voor 800 miljoen dollar zou het gaan deelnemen in de ontwikkeling van de JSF. In ruil daarvoor wachtte een bevoorrechte positie bij het verdelen van de compensatieorders. Sommige voorstanders meenden zelfs dat het hele project alleen maar geld zou gaan opleveren.

De werkelijkheid bleek aanzienlijk complexer. Om te beginnen liep het project jarenlange vertraging op. De vertraging had alles te maken met het fenomeen *concurrency* ('gelijktijdigheid'). Dit betekent dat Lockheed Martin – om tijd en kosten te besparen – al met de bouw van de JSF begon terwijl belangrijke componenten van het toestel nog niet waren uitontwikkeld en getest. Geen probleem, aldus Lockheed Martin. De computermodellen en laboratoria waren inmiddels zo geavanceerd dat zich nauwelijks verrassingen zouden voordoen in de testfase. Dat bleek een misrekening.

Nederland ging voor de versie F-35-A: de conventionele uitvoering, die een baan nodig heeft om te starten en landen. De versies F-35-B en -C konden respectievelijk verticaal (of in elk geval vanaf een korte baan) en vanaf een vliegdekschip starten en landen. Lockheed Martin beloofde dat de bouw van drie versies van een en hetzelfde 'basistoestel' flinke besparingen zou opleveren bij de constructie en het onderhoud. Ook dat bleek een misrekening.

Hoewel de Nederlandse regering, de luchtmacht en de vliegtuigindustrie keihard voor de JSF gingen, werd de knoop niet onmiddellijk doorgemaakt. Politiek gezien, lag de aanschaf al snel gevoelig. Dit was een 'heet' dossier. Ter rechterzijde waren de liberale VVD (Volkspartij voor Vrijheid en Democratie) en het christendemocratische CDA (ChristenDemocratisch Appèl) voorstanders van aanschaf. Vooral de VVD stelde dat Europa werd bedreigd door een 'boog van instabiliteit' en andere dreigingen. Nu was het voor Nederland zaak om 'bij' te blijven op het internationale toneel.

De VVD wees ook naar de werkgelegenheid die de JSF zou gaan opleveren. De liberale middenpartij D66 hield zich een tijdlang op de vlakte, kocht eigenlijk liever Europees en stemde op de valreep tegen. De linkse partijen SP en GroenLinks waren vanaf het begin tegenstanders. Ze geloofden niets van de financiële berekeningen en de operationele capaciteiten van de JSF. Volgens de SP bleken de kostenramingen herhaaldelijk onjuist en zou dat in de toekomst zo blijven. In 2002 gaf trouwens een nieuwkomer op het politieke toneel – de Lijst Pim Fortuyn (LPF) – de doorslag in het parlement. Eerder had Fortuyn aangegeven tegen de JSF te zijn. Hij werd echter in mei 2002 vermoord en zijn politieke opvolgers stapten alsnog in het JSF-project.

Cruciaal ook was de rol van de sociaaldemocratische Partij van de Arbeid (PvdA). Enerzijds nam de partij deel aan verschillende coalitiekabinetten: dan gold de werkgelegenheid die de JSF zou opleveren als een belangrijk argument. Maar vooral het partijkader had traditioneel grote moeite met Amerikaanse militaire miljardenprojecten. Dat was in de jaren zeventig met de aanschaf van de F-16 ook al zo geweest. Na tien jaar aarzeling ging de PvdA ten slotte overstag, in ruil voor regeringsgaranties over de financiën, de werkgelegenheid en de geluidsoverlast (de JSF zou met zijn relatief zware en krachtige motor ook relatief veel geluidsoverlast veroorzaken). De oppositie was laaiend. Ze beschuldigde de PvdA ervan alleen maar voor de JSF te kiezen vanwege coalitieafspraken met regeringspartner VVD.

### Surrealistisch debat

Het hele Nederlandse JSF-debat kreeg vijftien jaar lang een haast surrealistisch tintje. Enerzijds tekende de regering in als *level-2 partner* en kocht Nederland in 2011 zelfs een tweede testtoestel, waarmee Nederlandse piloten in Amerika vluchten uitvoerden. Technici brachten op Nederlandse vliegbases de eerste voorzieningen aan voor de komst van de JSF. Tegelijk echter bleven volgens de regering alle opties open. Er kwam in 2008 zelfs een tweede kandidatenvergelijking. Overigens opnieuw met de JSF als winnaar. De JSF en het 'Project Vervanging F-16' bleven formeel gescheiden, tot het einde aan toe.

Pas in 2015 – na vijftien jaar discussiëren – viel dus het definitieve besluit. Volgens minister van Defensie Jeanine Hennis-Plasschaert was het 'point of no return' bereikt. De minister wees daarbij ook op de ontwikkelingen in Oekraïne en het Midden-Oosten. Het besluit was hoog tijd, aldus Hennis-Plasschaert. Uiteindelijk stemde een Kamermeerderheid in: de regeringspartijen VVD en PvdA kregen steun van de oppositionele CDA en de kleine christelijke partijen. De aanschafkosten van 37 JSF's zouden 4,5 miljard euro bedragen, de exploitatie van de JSF een kleine driehonderd miljoen euro per jaar.

Wat overbleef, was een ongemakkelijk gevoel. Critici wezen op de enorme 'fuikwerking' van het JSF-project: door al vroeg als *level-2 partner* in te stappen in de ontwikkeling en bouw van



Nederlands defensie­minister Jeanine Hennis-Plasschaert  
(foto: Roel Wijnants/Creative Commons)

de JSF, was er eigenlijk geen weg meer terug. De Algemene Rekenkamer – die controleert of de overheid het geld juist uitgeeft en het beleid correct uitvoert – suggereerde zelfs dat het ministerie van Defensie nooit serieus een alternatief toestel had overwogen en ook geen back-upplan had, mocht het JSF-project spaak lopen. Al die jaren was er als het ware een politiek toneelstukje opgevoerd.

De Nederlandse luchtmacht zette daar tegenover dat de JSF eenvoudigweg het beste beschikbare toestel was. Maar intussen waren de oude operationele zekerheden niet mee zo zeker. Snelle ontwikkelingen op het gebied van radartechnologie deden de twijfels over *stealth* groeien. De Amerikaanse admiraal (en *chief of naval operations*) Jonathan Greenert wees in 2012 op de toekomstige beperkingen van *stealth*: elk voorwerp dat zich snel door de lucht beweegt en hitte uitstraalt, zou vatbaar zijn voor de steeds gevoeliger radarsystemen. Daarmee zou een belangrijk operationeel voordeel van de JSF verdwijnen. Het toestel is namelijk niet bijzonder snel of wendbaar, ook niet in vergelijking met eerdere generaties gevechtsvliegtuigen als de F-16. De JSF is eigenlijk een ontwerp uit de nadagen van de Koude Oorlog. Het toestel zou – onder de dekmantel van *stealth* en eigen elektronische afweermiddelen – diep het vijandelijke luchtruim binnendringen. Desnoods om atoomwapens af te werpen. Dus een echte, wat de Amerikanen ook wel noemen, ‘first day of war fighter.’

Daar kwam nog een ander probleem bij. De JSF draait op tientallen miljoenen regels aan softwarecode. Tot op de dag van vandaag levert dat enorme problemen op. De Amerikaanse mariniers verklaarden hun versie (F-35-B) ‘initieel operationeel’ in de zomer van 2015, maar met een softwarepakket dat nog volop in ontwikkeling is en voortdurend storingen oplevert. Zolang de eindversie van de software niet is geleverd, kan de JSF niet al zijn wapen- en afweersystemen gebruiken. Typisch zijn de problemen met ALIS: het Autonomic Logistics Information System. Dit systeem

meet als het ware de JSF voortdurend door en geeft aan waar nieuwe onderdelen nodig zijn. Nog voor het toestel aan de grond staat, zijn de nieuwe onderdelen zagezegt al besteld en onderweg. In de praktijk blijkt ALIS echter een zorgenkindje. Tot op de dag van vandaag wemelt het van de foute meldingen. Generaal Christopher Bogdan, die het JSF-project leidt, moest toegeven dat ALIS soms toestellen aan de grond hield die best zouden kunnen vliegen.

Dan is er nog de discussie over – zoals militairen dat noemen – ‘the sharp end’: hoeveel toestellen kan Nederland eigenlijk inzetten? De luchtmacht hoopte in eerste instantie (midden jaren negentig, toen de vervanging van de F-16 voor het eerst ging spelen) op meer dan honderd toestellen. Echter, de defensiebudgetten daalden jaar na jaar en uiteindelijk bleek er financiële ruimte voor 37 Joint Strike Fighters. Zoals ook de Algemene Rekenkamer liet zien, zullen van die 37 toestellen er slechts vier permanent beschikbaar zijn voor internationale missies. De Nederlandse regering heeft mede daarom in maart 2015 een verdrag getekend met België om het luchtruim van de Benelux gezamenlijk te gaan bewaken.

Nog een ander heikel probleem: in de 4,5 miljard euro budget zit geen marge voor zogenoemde ‘vredesverliezen’. Dit terwijl de ontwerp­specificaties ervan uitgaan dat Nederland de komende decennia tot maximaal negen JSF’s zou kunnen kwijt­raken door ongelukken. Lockheed Martin zet daartegenover dat de JSF veel betrouwbaarder zal blijken te zijn dan bijvoorbeeld de F-16. Tot nu toe is geen enkel toestel neergestort, hoewel het een aantal malen kantje boord is geweest. Zo vloog in 2014 de motor van een JSF tijdens de start in brand. Enkele seconden later en het toestel zou zijn gecrasht. Nu brandde de JSF op de startbaan deels uit. De piloot kon ontsnappen. Volgens het ministerie van Defensie zullen eventuele vredesverliezen geen impact hebben op de beschikbaarheid van minimaal vier vliegtuigen voor internationale operaties. De Algemene Rekenkamer waagde dat te betwijfelen.

### Gebrek aan compensatie

Wat kwam er terecht van de gedachte compensatieorders? Als gezegd, zette de regering zwaar in op dit dossier: de JSF zou zich als het ware terugverdienen. Politieke kopstukken als oud-staatssecretaris Jack de Vries en oud-minister Maxime Verhagen (beiden CDA) werden ingeschakeld om te lobbyen voor compensatieorders. Op het moment van schrijven is ruim een miljard euro aan harde tegenorders binnen. Nederlandse bedrijven maken onder andere bekabeling en rompdelen voor de JSF’s. Volgens de regering kan het uiteindelijke bedrag aan compensatieorders oplopen tot wel negen miljard euro.

Dat het een moeizaam proces is, staat intussen echter wel vast. Aanvankelijk hoopte de regering op een voorkeursbehandeling van de Amerikanen. Sterker nog, de indruk werd steeds gewekt dat de tegenorders min of meer ‘al binnen’ waren. Naarmate de ontwikkeling van de JSF echter vertraging opliep en de productiekosten stegen, kozen de Amerikanen eieren voor hun



**Oud-minister en lobbyist Maxime Verhagen**  
(foto: Roel Wijnants/Creative Commons)

geld. Niet langer was de partnerstatus bepalend. Integendeel, Washington gaat de laatste jaren uit van *best value*: het land dat de beste spullen tegen de beste prijs levert, krijgt de order om onderdelen of kennis te leveren aan het project. Ook de negen JSF-partnerlanden (waaronder Nederland) moeten gewoon concurreren om orders binnen te slepen.

Nog steeds is onduidelijk wat Nederland uiteindelijk voor een JSF moet gaan neertellen. Minister Hennis stelt dat in de 4,5 miljard euro al een marge is ingebouwd voor tegenvallers. Mochten de tegenvallers onoverbrugbaar blijken, zal een 'heroverweging' plaatsvinden. Op het moment van schrijven, begin mei 2016, is in elk geval nog veel onzeker: hoe zal de dollarkoers zich bijvoorbeeld ontwikkelen en hoe staat het over enkele jaren met de brandstofprijzen? Op een aantal van 37 toestellen zijn de marges erg klein. Ook over de atoomtaak is nog veel onduidelijk. Momenteel vervullen Nederlandse F-16's deze taak, maar een Kamermeerderheid heeft al aangegeven van deze taak af te willen: in een toekomstig oorlogsscenario tactische kernwapens afwerpen met bemande gevechtsvliegtuigen, lijkt een verouderd scenario.

De meest verontrustende berichten voor het JSF-project komen echter opnieuw uit Amerika. Daar zijn de zeemacht, mariniers en luchtmacht bezig om de eerste eenheden operationeel te krijgen. Het totale aantal JSF's dat de VS en andere (partner) landen willen aanschaffen, ligt officieel rond de 3.100. Daar is ook de stukprijs op afgestemd. Het is maar zéér de vraag of dat aantal haalbaar is. De Amerikaanse marine – die enkele honderden toestellen in bestelling heeft – lijkt niet erg gecharmeerd van de JSF. In navolging van admiraal Greenert groeit daar de roep om langeafstandswapens, drones en elektronische oorlogvoering.

Daarnaast is een interessante discussie losgebarsten, mede vanwege de luchtaanvallen op terreurorganisatie IS in Irak en Syrië. Daar blijkt de aloude A-10 uitstekend te voldoen. De A-10 (relatief traag, maar zwaar bepantserd) stond op het punt om uitgefaseerd te worden. Velen vragen zich nu

echter af of de JSF zou kunnen wat de A-10 aantoonbaar wél kan: langdurig boven een doelgebied vliegen met een groot arsenaal aan wapens. De A-10 is een echte *bomb truck*, die aanzienlijk goedkoper zijn werk doet. Het Amerikaanse ministerie van Defensie heeft al aangekondigd vergelijkingstests tussen beide gevechtsvliegtuigen te gaan houden. Ook over het vermogen van de JSF om luchtgevechten te winnen, bestaan intussen volop twijfels. Het toestel is – zoals gezegd – niet uitzonderlijk manoeuvreerbaar. Recente proefvluchten tegen F-16's bewezen dit. Volgens Lockheed Martin maakt beweeglijkheid echter niet zo veel meer uit in moderne luchtgevechten. Piloten zien elkaar sowieso niet meer, want raketten worden op vele tientallen kilometers afstand afgevuurd. Critici brengen daar dan weer tegenin dat de JSF daarbij steeds minder van *stealth* kan profiteren (en dus eerder gezien zal worden op de vijandelijke radarschermen) en slechts weinig wapens kan meenemen. Dat laatste komt omdat de raketten binnenin de romp moeten worden meegevoerd, omdat anders het *stealth*-profiel van de JSF verstoord raakt.

### Fuikwerking

En zo ontstaat het beeld van een onomkeerbare 'fuikwerking': al in het prille stadium koos Nederland – samen met een aantal andere partnerlanden – voor deelname aan het JSF-project. De keuze eenmaal gemaakt, was er eigenlijk geen weg meer terug. Wat de fabrikant beloofde, moest Nederland geloven. Werkelijke invloed op het project had Nederland nauwelijks. De VS en tot op zekere hoogte Groot-Brittannië (de enige *level-1-partner*) bepaalden de gang van zaken. De vraag of Nederland het toestel eigenlijk wel kon betalen en of het voldeed aan de operationele behoeften, werd door het ministerie van Defensie steeds weggewuifd. Onder het motto: laat dat maar over aan de specialisten. Ter afsluiting daarom de veelgebruikte, maar zo passende uitspraak: 'Hope is not a policy.'

*Christ Klep is militair historicus, gespecialiseerd in internationale betrekkingen en militaire vraagstukken. Hij werkt als onderzoeker, freelance historicus, gastdocent en consultant.*

## TOMAS BAUM: "HET HUISHOUDEN MOET EERST NOG OP ORDE WORDEN GEZET"



Tomas Baum, directeur van het Vlaams Vredesinstituut, benadrukt de nood aan een grondiger debat over de vermeende opportuniteiten van nieuwe gevechtsvliegtuigen. "We moeten goed nadenken over waarom en hoe we iets doen, en wat we juist willen doen. Waarom, hoe en wat. In die volgorde."

### Hoe staat u tegenover nieuwe gevechtsvliegtuigen? Wat zijn uw voornaamste bedenkingen?

Het Vlaams Vredesinstituut heeft geen positie ingenomen over gevechtsvliegtuigen *as such*. We hebben wel een duidelijke positie over het gegeven dat er veel meer materiaal beschikbaar moet zijn om een grondig debat te kunnen voeren, vooraleer een beslissing te nemen.

Als zo'n aankoop gebeurt, op basis van ad hoc argumenten en zonder dat een grondig debat is gevoerd, ben ik niet bepaald een voorstander. Probleem is dat de eigenlijke vraag, of nieuwe gevechtsvliegtuigen nuttig kunnen zijn, onvoldoende bestudeerd werd op het politieke niveau.

### Voorstanders verantwoord de noodzaak aan nieuwe gevechtsvliegtuigen door te verwijzen naar nieuwe bedreigingen aan de Oost- en de Zuidflank, en benadrukken dat we een loyale bondgenoot moeten zijn.

Een bondgenootschap is in principe een breed invulbaar concept. Je kan verschillende dingen doen als bondgenoot, en niet alle bondgenoten moeten hetzelfde doen. Alle bondgenoten kunnen ook niet hetzelfde doen.

Wij zijn een klein land, wij hebben absoluut niet de mogelijkheden die de Verenigde Staten of het Verenigd Koninkrijk hebben. We hebben gewoonweg de capaciteit niet om alles te doen. En dan is de vraag: hoe vul je dat bondgenootschap in? België is bijvoorbeeld sterk in

ontmijning: dat is een militaire activiteit die wat mij betreft bijzonder nuttig is. Misschien kan je in een bondgenootschap daarin een centrale taak opnemen.

De hamvraag is feitelijk of je bereid bent om gesneuvelde soldaten te accepteren: dan ben je pas echt een geloofwaardige bondgenoot. Wij hebben in België natuurlijk een Rwandatrauma dat nog steeds niet volledig verteerd is, dus het inzetten van 'onze jongens' in echt gevaarlijke omstandigheden is nog altijd een beetje taboe.

Dan zijn gevechtsvliegtuigen natuurlijk een 'propere' oplossing. Gevechtsvliegtuigen ondersteunen bovendien niet alleen het bondgenootschap, maar ook de industrie van het bondgenootschap. Dat gaat over zeer veel geld, laat ons dat toch niet vergeten.

### Is het, gezien die historische ballast, een realistische optie om opnieuw actiever te gaan inzetten op deelnames aan vredesmissies, met eventuele *boots on the ground*?

Er zijn verschillende studies die aantonen dat VN-vredesmissies, mits ze het juiste mandaat en de nodige middelen hebben, wel degelijk een positieve invloed hebben. In die zin zou ik dat een valabele piste vinden, maar om nu zonder meer alle VN-vredesmissies te gaan onderschrijven die men kan bedenken, dat is iets anders.

### Wat met de omgekeerde besluitvormingsprocedure? Eerst kopen we gevechtsvliegtuigen, vervolgens ontwikkelen we een strategische visie op defensie?

Ik zat natuurlijk niet mee aan de tafel, dus ik weet niet hoe het gegaan is. Maar het is wel een relatief 'makkelijke' beslissing: de rekening is pas voor de volgende regering, hoewel het symbolisch lastig is om nieuwe gevechtsvliegtuigen te gaan kopen in tijden van besparingen en inleveringen.



Belgisch leger: sterk in ontmijning (Belgische ontmijners in Zuid-Libanon – foto: Guy Verbruggen/www.mil.be)

Je ziet twee tendensen die elkaar versterken: enerzijds is de defensie-industrie voorstander van nieuwe gevechtsvliegtuigen, terwijl anderzijds de top van het leger nogal luchtmachtminded is. De luchtmacht is de baas bij Defensie, de andere componenten kijken ernaar en voelen ook wel aan dat de evenwichten niet gerespecteerd worden.

### **Begin dit jaar organiseerde het Vredesinstituut samen met Transparency International (TI) een seminarie over transparantie bij Defensie. Wat onthield u daar vooral van?**

Het seminarie werd georganiseerd naar aanleiding van een nieuw rapport van TI. Het was een kritisch rapport, maar sta me toch toe ook te zeggen dat het de eerste keer was dat dergelijke oefening werd gedaan, en dat Defensie ook erg goed meewerkte. Het rapport kon maar zo kritisch zijn omdat er veel medewerking was van Defensie.

Het rapport focuste onder meer op de noodzaak van een grotere parlementaire controle, en het gebrek aan een actief anticorruptiebeleid. Ik onthield dat we zeker niet de beste leerling van de klas zijn. Bovendien is het ook niet altijd even makkelijk om een duidelijk onderscheid te maken tussen compensatieregelingen en corruptie. Ik zeg niet dat alle mensen die compensaties beloven corrupt zijn, maar zo'n compensatiemaatregelen kunnen er wel voor zorgen dat er voor bepaalde producten wordt gekozen, die niet per se de beste zijn.

### **Hoe zit het nu juist met de economische compensaties? Hoe reëel zijn die?**

In het hele verhaal over compensaties moet je om te beginnen een onderscheid maken tussen directe en indirecte compensaties. Bij de aankoop van de F-16's waren er verschillende directe compensaties, omdat België al van in het begin participeerde in het aankoopprogramma. Dat is nu niet het geval, dus we spreken vooral over indirecte compensaties. Potentiële effecten situeren zich in het mogen meespelen met de grote jongens: als een Belgisch bedrijf bijvoorbeeld één hoogtechnologisch onderdeel mag leveren aan een groot Amerikaans bedrijf en de Amerikanen zijn tevreden, komen ze de volgende keer misschien opnieuw aankloppen bij dat Belgische bedrijf, met een nieuw order.

De berekeningen over die compensaties zijn natuurlijk ook geen exacte wetenschap. Het is niet altijd even duidelijk welke methodologie wordt gehanteerd. Er is wel een algemeen aanvoelen dat de F-16's iets hebben opgebracht. In die zin kan je spreken van een 'succesverhaal'. Maar in het geval van de nieuwe gevechtsvliegtuigen zijn we niet op tijd ingestapt, terwijl bijvoorbeeld de Nederlanders, die wel van in het begin deelnamen, nu ook steeds onzekerder lijken over wat ze juist zullen terugkrijgen.

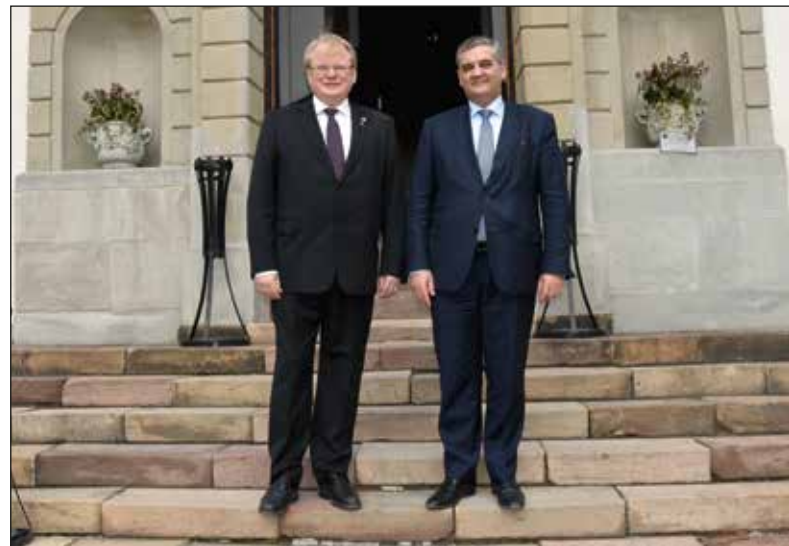
Europa verbiedt bovendien om je eigen bedrijven te bevoordelen tegenover andere bedrijven, dus het laatste juridische woord is ook nog niet gezegd over heel de kwestie van economische compensaties. Ik denk dat daar ook nog wel wat nieuw wetgevend werk voor nodig is.

Het grootste discussiepunt zal wellicht nog zijn of de compensaties terugvloeien naar Vlaanderen of naar Wallonië, en op welke luchtmachtbases de toestellen geplaatst worden. In Kleine-Brogel of in Florennes? Daar zit je met een zekere wafelijzerpolitiek die ook bij Defensie nog steeds aanwezig is.

### **Tot slot: welk advies zou u willen geven aan minister van Defensie Vandeput?**

Ik denk dat het huishouden eerst nog wat op orde gezet moet worden. We moeten goed nadenken over waarom en hoe we iets doen, en wat we uiteindelijk juist willen doen. Waarom, hoe en wat. In die volgorde, niet eerst de 'wat'vraag. En de 'waarom'vraag mogen we zeker niet vergeten.

Daarnaast hoop ik dat de minister het nucleaire taboe respecteert: denk heel goed na of het een goed signaal zou zijn als nieuwe gevechtsvliegtuigen kernwapens kunnen dragen...



*Defensie minister Steven Vandeput (rechts) met zijn Zweedse collega Peter Hultqvist (foto: Marcus Björkman/Regeringskansliet, 16 maart 2016, Creative Commons)*

*Tomas Baum studeerde wijsbegeerte, toegepaste ethiek en internationale betrekkingen. Hij is sinds 2006 directeur en onderzoekscoördinator van het Vlaams Vredesinstituut.*

**Overzichtstabel bestaande & te vervangen gevechtstoestellen wereldwijd**

| Land                | Huidige capaciteit  | Geplande capaciteit   |
|---------------------|---|---|
| België              | 59 F-16-C   | 34 F-16 vervanging  |
| Bulgarije           | 16 MiG-29-A   | 9 MiG-29 vervanging   |
| Denemarken          | 44 F-16-C   | 24-36 F-16  |
| Duitsland           | 140 Typhoon*; 110 Tornado   | +/- 140 Typhoon; Tornado vervanging                                   |
| Finland             | 62 F/A-18C  | F/A-18C vervanging  |
| Frankrijk           | 120 Mirage-2000; 150 Rafale*; 20 Super Etandard   | 280 Rafale  |
| Griekenland         | 40 F-4E/RF-4E; 150 F-16-C*; 45 Mirage-2000*   | 40 F-4E vervanging; 150 F-16-C; 45 Mirage-2000                        |
| Hongarije           |   | 14 Gripen-C   |
| Italië              | 16 AV-8B; 80 Typhoon*; 80 Tornado; 70 AMX   | 90 F35-A/B; 96-121 Typhoon  |
| Kroatië             | 9 MiG-21bis/UMD   | MiG-21 vervanging   |
| Nederland           | 60 F-16-C   | 37 F-35-A   |
| Noorwegen           | 55 F-16-C   | 52 F-35-A   |
| Oostenrijk          | 15 Typhoon Block-5*   | 15 Typhoon Block-5  |
| Polen               | 48 F-16-C*; 32 MiG-29A; 18 Su-22  | 48 F-16-C; 65 Su-22; MiG-29 vervanging                                |
| Portugal            | 30 F-16-A/C   | 20-30 F-16-C  |
| Roemenië            | 36 MiG-21 Lancer  | 12 F-16-C; MiG-21 vervanging  |
| Slovakije           | 20 MiG-29A  | 8 Gripen-C  |
| Spanje              | 13 AV-8B; 86 F/A-18A*; 50 Typhoon   | 54-68 Typhoon; +/- 80 F/A-18  |
| Tsjechië            | 14 Gripen-C*  | 14 Gripen-C   |
| Turkije             | 50 F-5A/NF-5A; 50 F-4E-2020; 260 F-16-C*  | 100 F-35-A  |
| Verenigd Koninkrijk | 130 Typhoon*; 80 Tornado  | 138 F-35-A/B; +/- 150 Typhoon.  |
| Zweden              | 100 Gripen-C  | 70 Gripen-E   |
| Zwitserland         | 30 F/A-18C*; 50 F-5E  | 22 F-5E vervanging; 30 F/A-18C  |
|                     |   |   |
| Verenigde Staten    | ±700 F/A-18E/EA-18G*; ±550 F/A-18C; 130 AV-8B; 180 F-22A*; 230 F-15C; 210 F-15E*; ±960 F-16-C; 120 A-10C*             | 2443 F-35-A/B/C; ±700 F/A-18E/EA-18G; 180 F-22A; 200 F-15E; 100 A-10C |
| Rusland             | 110 MiG-31B*; 200 Su-27; 20 Su-33*; 120 MiG-29; 40 MiG-29SMT*; 200 Su-24M; 30 Su-30*; 60 Su-34*; 40 Su-35*; 200 Su-25 | Su-27/MiG-29 vervanging; Su-24 vervanging                             |

Bron : Siemon Wezeman, Stockholm International Peace Research Institute

\*Recente aanschaf/recent gemoderniseerd – blijven nog lange tijd in dienst

## COLOFON

**Auteurs van dit dossier:** Tomas Baum, Christ Klep, Willem Staes, Siemon Wezeman

**Eindredactie:** Karin Seberechts

**Verantwoordelijke uitgever:** Annemarie Gielen

**Druk & lay-out:** Drukkerij Room, Sint-Niklaas

**ISBN-nummer:** 9789461370617

**Wettelijk depotnummer:** D/2016/3498/003

**Foto's:** Creative Commons.

Pax Christi Vlaanderen  
 Italiëlei 98a  
 2000 Antwerpen  
 Tel: 03/225 10 00  
 koerier@paxchristi.be  
 www.paxchristi.be

Koerier-dossier is een vaste bijlage bij het abonnement op het tijdschrift Koerier van Pax Christi Vlaanderen. Deze formule van abonnement kost 25 euro en omvat zesmaal een Koerier met dossier en een boek rond een actuele vredesthema's. Losse nummers van elk dossier zijn afzonderlijk verkrijgbaar tegen 2 euro.