

COMMISSIE VOOR DE  
LANDSVERDEDIGING

COMMISSION DE LA DEFENSE  
NATIONALE

van

du

WOENSDAG 18 APRIL 2018

MERCREDI 18 AVRIL 2018

Avond

Soir

De openbare commissievergadering wordt geopend om 20.05 uur en voorgezeten door mevrouw Karolien Grosemans.

La réunion publique de commission est ouverte à 20.05 heures et présidée par Mme Karolien Grosemans.

**01** Dossier met betrekking tot de vervanging van de F-16 vliegtuigen van de Luchtcomponent: vertegenwoordigers US Air Force – Lockheed Martin – Hoorzitting met:

- Jeff Gates, US Air Force colonel, F-16 System Programme Manager
- Michael Weaver, US Air Force colonel, chief Combat Forces Division
- Mike McSpadden, Lockheed Martin, director Systems Engineering Division, F-16 chief engineer
- Thomas Jones, Lockheed Martin, principal engineer, F-16 Structural Integrity

**01** Dossier concernant le remplacement des avions F-16 de la Composante Air: représentants US Air Force – Lockheed Martin – Audition de:

- Jeff Gates, US Air Force colonel, F-16 System Programme Manager
- Michael Weaver, US Air Force colonel, chief Combat Forces Division
- Mike McSpadden, Lockheed Martin, director Systems Engineering Division, F-16 chief engineer
- Thomas Jones, Lockheed Martin, principal engineer, F-16 Structural Integrity

De **voorzitter**: Collega's, ik stel voor dat we onze werkzaamheden voortzetten.

First of all I would like to welcome our American guests. Thank you very much for attending our Defence committee. I apologize for our delay. I understand that you will briefly introduce yourselves and colonel Gates will deliver a short presentation.

Colonel Jeff Gates, the floor is yours.

**01.01** **Jeff Gates**: Thank you Madame chairperson, distinguished representatives, for the invitation to participate in today's information exchange with the Belgian parliament regarding the F-16 programme.

I am colonel Jeff Gates, from the United States Air Force (USAF). I am the F-16 system programme manager. With me today I have colonel Michael Weaver, United States Air Force. He is the chief combat forces division and he also chairs the multinational fire programme operational and logistical requirements subcommittee. To his right I have Mike McSpadden, Lockheed Martin, director of systems engineering and the F-16 chief engineer. To his right I have Tom Jones from Lockheed Martin, principal engineer for F-16 structural integrity.

I have this team of experts with me today to provide you with the best answers possible regarding the service life of the F-16. I am fully aware of the Lockheed Martin report, which provides an assessment on the Belgium aircraft of achieving their certified life.

The structure reports are not special products. All F-16 partners get similar reports on an annual basis. The purpose of the report is to provide the Belgian air force with data required to determine inspection intervals and maintenance strategies for every aircraft within their F-16 fleet. I just want to keep all of you aware that this is just one piece of the puzzle that the Belgian Air Force should consider when they're determining the future of their fleet of fighter aircraft.

To help set the stage, there is currently no effort underway anywhere to extend the certified service life of any Block-15 F-16 aircraft. The United States retired its Block-F-15 aircraft many years ago. The USAF continues to operate later versions of the F-16. We have Block-25's, 30's, 40's and 50's, which have very different structures and improved capability.

Madame chairperson, distinguished representatives, we await your questions.

De **voorzitter**: Thank you very much for your introduction.

Colleagues, I hereby open this questions round.

**01.02 Alain Top** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik veronderstel dat ik mijn vragen mag stellen in het Nederlands en dat er vertaald wordt.

De **voorzitter**: Ik hoop het, mijnheer Top. (*Hilariteit*) Dat is een grapje!

**01.03 Alain Top** (sp.a): Ik wil met twee korte vragen beginnen.

Mijn eerste vraag richt ik tot de vertegenwoordigers van de US Air Force, onder andere tot de heer Gates. Het is een eenvoudige vraag die met ja of neen beantwoord kan worden. Het is een veronderstellende vraag.

Als de F-16-vloot van België tot na 2034 aanblijft, bestaat de mogelijkheid van Amerikaanse steun voor die vloot dan nog?

Mijn tweede vraag is gericht tot de vertegenwoordigers van Lockheed Martin.

Het gaat mij niet om een technische uitleg, want die kan later in de vergadering misschien nog aan bod komen. Het is ook een ja-nee-vraag. Er is al veel sprake geweest over de soft SLEP en hard SLEP. Is een SLEP van meer dan 2 000 vlieguren op de types F-16/Block-15, waarover de Belgische Defensie beschikt, op de Belgische F-16's mogelijk?

**01.04 Tim Vandenput** (Open Vld): Gentlemen, thank you for being here.

Mevrouw de voorzitter, ik zal mijn vragen toch in het Nederlands stellen, zodat mijn vragen correct worden weergegeven en zodat ik geen fouten maak.

Geachte sprekers, wij hebben vandaag al verscheidene leden van de Belgische luchtmacht gehoord. Er bestaat nog altijd onduidelijkheid over die 90 %. Opdat de levensduur van onze vliegtuigen verlengd zou kunnen worden, zouden ze, vanaf dag 1 tot nu, uitgerust moeten zijn met meetinstrumenten om onder andere de metaalsterkte na te gaan. Een kolonel die ook piloot is geweest, verklaarde dat jullie beschikken over de oude data, nog op tapes. Vervolgens is er een gap waarover jullie geen informatie hebben. Vanaf 2006 is er terug informatie naar jullie gestuurd. Dat zou voor jullie voldoende zijn om te bepalen of de structuur van onze F-16's nog in goede conditie is en om de vraag over de levensduurverlenging te beantwoorden, volgens het theoretisch model dat jullie gegeven hebben. De kolonel zegt dat dit kan, maar volgens jullie antwoorden, die ik gelezen heb, kan dat niet. Daarbij verwijzen jullie naar de ENSB 09/001 IAT-richtlijn.

In de conclusies van onze DG MR kunnen wij eveneens zien dat de 90%-registratie een verplichting is opdat wij tot levensduurverlenging zouden kunnen overgaan. Dat is de informatie waarover wij beschikken.

Kunnen jullie dat vanuit een productiestandpunt van bij het begin aan ons toelichten? Welke is de procedure? Wij weten het niet echt. We hopen dat jullie dat zullen kunnen toelichten.

Wij hebben ook vernomen dat de recentste meetinstrumenten die op onze toestellen geïnstalleerd zijn, nog altijd softwareproblemen vertonen. De data kunnen niet geconverteerd worden, het is *corrupted data* die niet kan worden uitgelezen. Alle andere landen die deze instrumenten geïnstalleerd hebben, hebben het al lang opgegeven en meten niet meer. Wij proberen, als ik het juist heb samen met jullie, dat probleem nog altijd op te lossen. Die gegevens kunnen immers interessant zijn om tussen nu en 2029, wanneer onze vliegtuigen uit roulatie gaan, te kunnen garanderen dat onze vliegtuigen veilig kunnen vliegen.

U vertelde dat de Block-15-toestellen bij de US Air Force al lang *phased out* zijn.

Mijn vraag is hypothetisch.

Als wij de levensduur van onze Block-15-toestellen toch willen verlengen, klopt het dan dat wij enkele toestellen van ons naar jullie moeten sturen en dat jullie die helemaal moeten ontmantelen en herbekijken om al dan niet tot levensduurverlenging over te gaan en voor nieuwe certificaties te zorgen? Klopt de informatie over die procedure? Indien niet, welke procedure moet dan wel gevolgd worden? Ik stel die vraag ook met het oog op de certificatie, die door de US Air Force moet gebeuren. Zou de US Air Force dat doen indien wij in die zin beslissen?

Een kolonel heeft ons gezegd dat er zich corrosieproblemen voordoen op onze toestellen. Bij het onderhoud van de toestellen bij SABCA in Gosselies komen er heel veel onopgemerkte problemen naar boven, waarvan corrosie een groot aandeel vormt. Is dat probleem bij jullie bekend? Doet dat probleem zich alleen bij onze toestellen voor?

Tot slot, de memo's die wij van jullie gekregen hebben, gaan over de metaalsterkte, onder meer van de constructie van de vleugels. Zijn er nog andere parameters die gemeten moeten worden en die meegenomen moeten worden in een levensduurverlenging van onze toestellen?

In een rapport las ik bijvoorbeeld dat de radar geüpgraded moet worden. Misschien gaat het ook over het landingsgestel of de motor. Ik kan mij moeilijk indenken dat de metaalsterkte de enige parameter is om over de levensduurverlenging te kunnen beslissen. Welke zijn desgevallend de vijf belangrijkste parameters die wij onder de loep moeten nemen, opdat wij een volledige verlenging zouden kunnen uitvoeren indien dat terug beslist wordt?

**01.05 Georges Dallemagne** (cdH): Je tiens à vous remercier, messieurs, d'avoir fait ce long voyage. Vous devez être bien fatigués. Veuillez nous excuser du retard dans cet échange de vues, consécutif aux discussions préalables.

Tout d'abord, je vais me référer à un document belge qui remonte à novembre 2015 et qui a servi à la décision du Conseil des ministres pour défendre l'idée qu'il fallait acheter de nouveaux avions. Il y est notamment indiqué que la ligne de production des F-16 serait fermée en 2017. Cette information est-elle exacte? À ma connaissance, non, car la production est toujours en cours. Si c'est le cas, pour combien de temps encore? Quels sont les pays qui continuent à acquérir des F-16?

Ensuite, dans le même document, il est mentionné: "Dans la période 2030-2035, le passage à un autre appareil devra, quoi qu'il arrive, être accompli, vu que le support américain nécessaire pour opérer la flotte des F-16 belges aura alors disparu." Est-ce exact? Selon une information qui nous a été livrée cet après-midi, les États-Unis pourraient fournir des F-16 bien au-delà de cette date.

Ma troisième question se rapporte aux documents récents sortis par Lockheed Martin et l'US Air Force en avril 2017 et février 2018 ainsi que celui que vous avez rédigé dernièrement, à la demande du ministre à la suite de nos questions sur la prolongation éventuelle des F-16. Je dois vous avouer que je ne saisis pas bien la cohérence entre les deux mémos que vous, Lockheed Martin, avez rédigés en avril 2017 et en février 2018. Il y est affirmé que vous ne possédez pas de dispositif IAT mais, à travers différents calculs, évaluations et explications techniques, vous estimez que ces avions peuvent être prolongés selon des scénarios soft SLEP ou hard SLEP de plusieurs années. Et puis, nous recevons tout à coup, à la demande du gouvernement belge, un document nous avertissant que ces appareils sont quasiment inutilisables, sauf pour du *air policing*. Pour tout le reste, ils sont décrits comme dangereux. Le même rapport nous précise qu'un dispositif IAT aurait dû être installé pendant 90 % de la durée de vie des avions. Je perçois donc une incohérence, une contradiction fondamentale entre les deux premières études et cette note que vous nous livrez aujourd'hui.

C'est pourquoi j'aimerais obtenir des explications à ce sujet.

**01.06 Julie Fernandez Fernandez** (PS): Madame la présidente, je poserai ma question en français, parce que, si je le fais dans ma langue maternelle, je vais compliquer notre travail.

Je vous remercie, messieurs, d'avoir fait ce voyage pour répondre à nos questions. Pour commencer, je vous en poserai deux très brèves. La première va dans le sens de celle posée par mon collègue du cdH. Nous sommes très étonnés de l'écart entre les rapports que vous avez produits. Comment justifier qu'en aussi peu de temps, une telle différence apparaisse?

Ensuite, parmi les derniers documents que nous avons consultés dans la *dark room* figurait un rapport que nous n'avions pas sollicité, mais qui a été demandé par le gouvernement et le ministre. Dans quel but cette note vous a-t-elle été commandée?

Enfin, comment avez-vous travaillé avec le ministre sur les possibles retours économiques découlant de ce marché?

**01.07 Peter Buysrogge (N-VA):** Mevrouw de voorzitter, als het niet stoort, zal ik wel in mijn moedertaal spreken. Ik zal mijn best doen verstaanbaar te zijn.

Ik wil de vier heren oprecht bedanken omdat zij naar hier gekomen zijn en tijd vrijgemaakt hebben voor deze commissie. Wij houden al de hele dag een bespreking over een aantal documenten waar hun organisaties mee de hand in hebben.

Heren, voor ons is het een rijkdom daarover met u van gedachte te kunnen wisselen.

Ik heb twee concrete, punctuele, vragen.

Over de twee fameuze memo's van 26 april 2017 en 12 februari 2018 is er al geruime tijd enige spraakverwarring onder de commissieleden, met name of die memo's opgesteld zijn in het kader van een berekeningsmodel over de metaalmoetheid, dan wel van een studie die uitwijst dat er levensduurverlenging van de F16-toestellen kan zijn. Ik meen dat het zinvol is dat u uw gedacht ter zake formuleert en aantoont of het nu gaat om een studie over metaalmoetheid dan wel over levensduurverlenging.

Mijn tweede vraag is of Lockheed Martin de luchtwaardigheid van de vliegtuigen kan garanderen *beyond* 8 000 uren, en of daar kosten bij komen kijken. Zo ja, wat zijn die kosten dan?

**01.08 Richard Miller (MR):** Messieurs, c'est à mon tour de vous remercier pour votre présence et pour les réponses que vous nous apporterez.

Tout d'abord, depuis ce matin, nous parlons de ces études qui concernent uniquement la structure métallique de l'appareil. Disposez-vous d'études relatives au F-16 de manière plus générale et à son modèle belge en particulier?

Une autre question concerne les leçons que vous tirez de ce dossier. Dans le cas du F-35, travaillez-vous déjà à une modélisation plus fine du vieillissement de l'appareil, tant sous l'angle de la structure métallique que des avions en tant que tels?

Enfin, j'ai pris bonne note de votre déclaration précisant que les deux études concernaient bien les intervalles d'entretien, permettant à la force aérienne belge d'organiser la maintenance des appareils, et ne se rapportaient pas à la prolongation.

**01.09 Veli Yüksel (CD&V):** Mevrouw de voorzitter, ook ik wil de heren bedanken voor hun aanwezigheid en voor het feit dat zij overgevlogen zijn naar België voor deze belangrijke commissiedag.

Heren, ik heb een drietal vragen.

Eerst en vooral is er de vraag over de levensduurvoorspelling. De informatie die u hebt aangeleverd werd hier vrijdag door het leger, door de luchtmacht, afgedaan als een theoretische oefening. Kunt u, op basis van materiaal als radars enzovoort, de levensduur van de toestellen van de Belgische luchtmacht voorspellen? Kunt u daar een timing op plakken?

Ten tweede, er wordt gezegd dat voor de levensduurverlenging apparatuur nodig is, recorders enzovoort. Mijn vraag aan u is heel duidelijk: waarvan is de mogelijke verlenging van de levensduur van de Belgische F-16's afhankelijk? Welke voorwaarden zijn noodzakelijk om een verlenging mogelijk te maken, voor zes jaar,

of volgens uw tweede studie, tot 2037?

Ten derde, daar gaat de discussie ook over, één van de specialisten van de Belgische luchtmacht heeft gezegd dat wij onze vloot zes jaar langer kunnen laten vliegen zonder bijkomende kosten. Is dat zo? Kunt u dat bevestigen of kunt u dat ontkennen?

**01.10 Hendrik Bogaert** (CD&V): Heren, bedankt dat u naar deze commissie bent gekomen. Ik waardeer absoluut dat u deze inspanning doet.

Ik heb een technische vraag over de IAT-trackers en andere instrumenten om vluchtgegevens te capteren. Is het volgens u absoluut noodzakelijk dat 90 % van de vluchtgegevens van elk vliegtuig sinds het in gebruik nemen van het vliegtuig getraceerd is om te kunnen voorspellen wat de levensduur van die vliegtuigen is? Ik verwijs daarbij naar de richtlijn IAT ENSB 09/001.

Staat u erachter dat 90 % van het hele leven van zo'n vliegtuig getraceerd moet zijn om nu te kunnen voorspellen wat de toekomst is? Stel dat niet 90 % van de vluchtgegevens geregistreerd is, is het dan mogelijk, indien de Belgische Defensie heel snel IAT-trackers plaatst, alsnog via een of andere technische tool de slijtage van het vliegtuig eenmalig vast te stellen, waarbij er een volledige overkoepeling van het verleden is, en vanaf dat moment verder te gaan met trackers? Is het op een of andere technische manier mogelijk toch accuraat de toekomst van het vliegtuig, en de maximaal mogelijke levensduur ervan te voorspellen?

**01.11 Damien Thiéry** (MR): Messieurs, c'est à mon tour de vous remercier pour votre présence ce soir.

J'ai relevé, dans l'intervention de Jeff Gates, le fait que les Blocks-15 ont été mis hors service aux États-Unis. Il s'agissait d'avions comparables aux avions belges. Or, lors de l'audition de l'un de vos prédécesseurs ici, il nous a été dit que sur simple modification du Block-15, on pouvait en faire à peu de choses près, un Block-30 ou 50. Cette information nous a été donnée pour justifier le fait que la durée de vie des Blocks-15 actuels en Belgique pourrait être prolongée sans problème.

Je me pose plusieurs questions.

Pourquoi les États-Unis ont-ils décidé de ne plus travailler avec le Block-15 et de le sortir du service? Lorsque vous répondez aux différentes questions, portant entre autres sur la suppression de la production, pourriez-vous systématiquement nous signifier s'il s'agit d'un Block-15, d'un Block-25, d'un Block-30 ou d'un Block-50? Je pense qu'une grande confusion règne sur ce point. Certaines informations à ce sujet doivent être extrêmement précises. Elles pourront probablement justifier si oui ou non le Block-15 utilisé en Belgique peut être prolongé ou pas. Si oui, à quel prix? Ce point est fondamental.

**01.12 Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): Mijn eerste vraag richt ik aan de mensen van Lockheed Martin. Het is een concrete vraag.

In uw studies van april 2017 en februari 2018 die aan ons land werden bezorgd is één van de conclusies dat, als wij rekening houden met de intensiteit van het gebruik van de F-16-vloot, die vloot een aantal extra jaren in de lucht houden zou kunnen op basis van een structurele analyse inzake metaalmoetheid en dergelijke meer. Hebt u zich daarvoor gebaseerd op de individuele gegevens van onze F-16-vloot?

Mijn tweede vraag richt ik aan de heer Gates van de US Air Force.

Het SPO, één van uw diensten, heeft ons land een paar weken geleden een antwoord bezorgd op een vragenlijst. Klopt het dat de Belgische Defensie u een aantal theoretische modellen heeft bezorgd over de toekomstige operationele inzet van onze F-16's zodat u, mee op basis daarvan, een inschatting hebt gemaakt van de belasting, de levensduur enzovoort?

De **voorzitter**: Heren, u hebt heel wat vragen te beantwoorden.

Voor wij verdergaan, wil ik toch even een opmerking maken. Ik wil vragen voorzichtig te zijn met het beantwoorden van vragen die raken aan de lopende procedure voor het vervangingsdossier van de F-16. Het lijkt mij bijvoorbeeld niet verstandig vragen over economische compensaties te beantwoorden. Ik meen dat niemand wil dat de lopende procedure gevaar loopt.

**01.13** **Jeff Gates:** Lots of questions.

What I am going to do: I will try and cover a lot of similarity between many of these questions. I will give kind of the overview answer and then I will turn to my colleagues for detailed structural analysis.

First, for F-16, I heard the terms "SLEP" and "extension" used a lot. I want to be very careful here with the words that we use. It is not possible to extend the certified service life of a Block-15 with the information that we have right now. Extending the service life, much what we are doing to our Block-40 and Block-50 aircraft in the United States Air Force, was only done after we did full scale durability testing. We actually took an aircraft and put it into a machine and vibrated it for many hours until it broke into pieces. Then, we can take the information from that and extract it and determine which pieces needed to be rebuilt, replaced, or have doublers put on them, so that we could extend the life past the certified service life.

I have heard the term "soft SLEP" and I assume this is what you mean. I will draw an analogy here for an automobile. There is a difference between highway miles and city miles. City miles, or even off road miles, are much rougher on your vehicle than highway miles. You are on a nice, smooth road on a highway mile and you are not doing hard accelerations or braking or any of that kind of stuff. So it wears a lot less on the vehicle than stop and go or hitting a lot of potholes that you would see in the city. So all we are explaining here, is that there is a difference in methodology, that we could go from actual to equivalent flight hours, and that is taken into account that you have flown a lot of highway miles that were a lot easier on your aircraft structure. Hence we determine a severity factor, and that severity factor will give you an idea of how many equivalent flight hours you can get to. It is still 8 000. That is the number. But it is whether it is equivalent flight hours or actual flight hours.

So right now, what Lockheed has done, is they have rudimentary data of a small sample set, a small population of the aircraft, I believe the number is 16, that do have data recorders on them. They have taken that information. In a perfect world, they would have had the IAT, they would have had individual recorders on every aircraft since day one, and you would have a very accurate picture of what your severity factor is right now.

That has not been there. So they have a very small sample. And they are forecasting what they believe the severity factor will be. What they and I are recommending is that, if you are going to go to equivalent flight hours, in accordance with the structural bulletin that the United States has put out, you will still need to collect 90 percent of that data off of each of the aircraft and then you can use that data to figure out what your severity factor is.

So, in the short term, they are saying it probably will be possible. They will then need to collect two to three years worth of data before they can refine those numbers. And it is kind of a gamble right now. It could turn out so that the data they have right now, might have been all highway miles. And there could be a whole lot more city miles that are coming in your future. So that severity factor will be continuously updated with all the data that they receive. So that severity factor right now, which is less than one, which gives you the hope that you could switch to effective equivalent flight hours, it could go the opposite on you. You could find out that you are driving a lot more city miles and it is actually going to reduce the number of equivalent flight hours that you will get before you hit 8 000 in your certified life.

So with that, I will turn it over to Tom and see what he wants to fill in.

**01.14** **Thomas Jones:** I will try to expound a little bit on what colonel Gates said with regard to EFH and AFH, because there seems to be a lot of confusion. I am hearing a lot of questions from the body related to those two calculations.

As colonel Gates said, it is a manner in which we relate the usage of your aeroplane to how it was certified. Your aeroplanes were certified to an 8 000 hour requirement. In order to extend that requirement, that would be the definition of a SLEP. SLEP means you are extending the certified service life of your aeroplane. So when you hear the term "soft SLEP" that is not an extension of your certified service life. That is simply getting to the 8 000 hours the aeroplane was originally designed for, but because it has flown harder or not flown exactly the way we designed it, we have to do some structural modifications to make sure it will actually get to that 8 000 hours.

On top of that, you have the AFH/EFH-calculation. So if you are recording your data and you know exactly how your aeroplanes were flown, then we can look at that data and we can say: you are either flying more severe or less severe than we designed the aeroplane for. Therefore your equivalent flight hours, based on that 8 000 hour certification, the severity factor is greater than one or less than one. In your case, it is less than one, based on our preliminary investigation of the limited data that we have gotten off of your rotor FACE recorders.

As the colonel said, in an ideal world we would like to have at least 90 percent of the capture rate. The mill standard that the US Air Force employs does have a requirement for IAT-data with a 90 percent capture rate. So that is where that information comes from, that is where that requirement is driven from.

Let me look through the rest of your questions here.

Knowing all of that information, what is the procedure if you do want to extend your certified service life, which is what the USAF has done on their Block-40 and Block-50 aeroplanes. I heard someone say the Block-15 being the same as the Block-40 or 50. It is not. It is a very different airframe from a structure standpoint. As the colonel alluded to, to extend the certified service life, you would need to take a Block-15 airframe, subject it to a full scale durability test, which as he alluded to is the shaking of the aeroplane, to determine what the longest life time we could get would be, based on your requirements.

Suppose you would come to us with a requirement to get 10 000 hours out of the airframe, for example. We would design a test programme to try to achieve that 10 000 hour design life. We would test the aeroplane to 20 000 hours, which is the requirement, it's a two-lifetime test. Then we would do various modifications to the structure to ensure that it reached that life, either during the test or prior to the test, depending on how your retrofit programme was going to be structured.

Then we would have to run the test through all those things, obviously identifying things that break or have issues, as we go along. There is no guarantee that it will actually get to that point, because the structure may get to a point where it simply can't go any further and we've got all the life out of it that we are going to get. So, there is a significant amount of risk with that. Especially, I would say, with the Block-15 structure, because it is a much weaker and lighter designed aeroplane than the post Block-, the Block-40's and 50's.

So that is the process for extending the certified service life. It's a full-scale durability test to two-lifetimes. That is why there is no Block-15 users right now that are seeking a certified life extension, because that testing doesn't exist and it is very expensive.

I am reading through the questions.

There was a question about whether we could guarantee the airworthiness beyond 8 000 hours. My answer would be right now your aeroplane is certified to 8 000 hours, so I cannot guarantee it beyond 8 000 hours at this point, without further testing or certification to do so.

Do we have studies dealing with the entire aeroplane, not just structure? I am going to defer that question to Mr. McSpadden, as he is more involved with the rest of the airframe.

**01.15 Mike McSpadden:** We have conducted studies on the other parts of the aircraft, like the wiring of the aircraft, the electrical generators. Over time, as these components get overhauled and re-overhauled, they become with a reliability that is not as good onto some other components. Also, if we want to change for instance the radar on your aircraft, we would also have to upgrade environmental control systems. So, one system impacts the other system. You have to take those things into consideration.

**01.16 Thomas Jones:** I believe one of you asked about the production line. Currently the F-16 production line is closed. There is a plan to start it up again in the near future, but as of right now it is closed.

What is required to use the EFH calculations that we discussed? It would be retrofitting your aeroplanes with flight data recorders. We would like to have them on all your aeroplanes. We would like to capture 90% of your data. That is the requirement in the middle standard, in a perfect world. The 90% is probably not as hard a line as having recorders on all your aeroplanes. So, if you had them on all your aeroplanes and some of them were not working, leaving us with 80%, that would be acceptable in my opinion. I would be willing to certify that.

However, to go down to much less than that, like where we are now, at a 16 to 20% range, we cannot sign on for that. Much like you would not sign on for a budget when you only have 20% of the information. I cannot make a very good prediction based on that. We will try, but it is a risky proposition.

**01.17 Jeff Gates:** I will jump back in with the very first question I had: will the United States continue to support the Belgian fleet out to 2037 or whatever the date was?

Absolutely. Much like we are supporting you now, the United States will continue to support you. The one thing you need to consider is that, much like the automobile analogy, the older your car gets, the harder and harder it is to find pieces and parts for that car. You need to start taking into consideration the tires, the suspension, the radio, the engine, the transmission, the wiring; ... You need to consider all of this. What I am telling you is that this structures report is just one small piece of that puzzle. We have told you what the structures are. But you still need to consider the landing gear and everything else that is a piece of that aircraft.

Many of the avionics and the equipment that you have on your aircraft are more than 20 years old. When you are considering whether you are going to replace it or not, there is the initial procurement cost, but then there is also the recurring operations and maintenance cost. How much are you willing to spend? If you keep your F-16's, your procurement costs will be fairly small. Your operations and maintenance bill will start to grow significantly.

There was a question on corrosion.

All F-16's are unique. Each aircraft is unique. Some of them have water intrusion or penetration points that we are unaware of. So if your aircraft sits out on the flight line and gets rained on, if something is not working exactly right and everything is draining, you will not know that until you open that aircraft up.

We continually bring the United States fleet into depot to do maintenance on them, to do modifications, to do structural checks, much like the maintenance you happen to do. We find corrosion within some cavities in that aircraft. We call that over and above work. Our over and above bill is going up significantly as we are finding corrosion in places that we could not forecast or plan for.

So, we have to budget additional money at all times for every time we open an aircraft. We have a budget of so many hours and so many dollars, in case we find corrosion within those. So, once again, an older automobile or an older aircraft, the longer you keep it around, the more likely it is that you will find corrosion.

There was a memo on structures and the question was if there was anything else that would need to be upgraded. I thought there was a question over here that there was a contradiction between the memo that I had written. The memo that I had written said that you were focusing only on structures. If you are going to keep your F-16's operationally relevant, for the defence of Belgium, there are a lot of other pieces that you need to consider upgrading.

Right now, the United States, with our Block-40's and 50's that we are *slepping*, we are also doing a large number of modifications to improve many of the avionics systems, defence and attack systems on that aircraft, to keep it operationally relevant, within the emerging environment. I'll turn that over to colonel Weaver to see if he has any inputs on that.

**01.18 Michael Weaver:** I think the question was how long is the US Air Force planning to fly the F-16's.

Right now we are predicting that we will have the plane into the 2040's. But I would like to caveat that: that will be a small portion of the fleet, that is probably about 20 years newer than the Belgian F-16's. As colonel Gates said, we are spending a significant amount of money to upgrade those aircraft with all new avionics to keep them operationally viable. It is costing a lot of money.

The reason we are doing this is because replacement programmes haven't come along as fast as we thought they would, and because we had 946 F-16's in the US Air Force inventory. In order to maintain the fleet size that we need, we just can't get after the replacements quick enough. For our F-16's we are having to split our costs between modernisation or buying new aircraft and keeping the ones that we have operationally viable. I would say, to remain operationally viable even if the service life could be extended, the



Belgian aircraft would need to go through similar type of avionics upgrades that the US Air Force aircraft have.

I would like to say that I commend the Belgian government and the Belgian defence forces for their sustained and continued support in coalition operations. If Belgium wishes to continue in the same manner that they have in the past, these upgrades or new aircraft will be required. To upgrade the F-16 with just a few years, even if you can get a few more years out of it, to me, would require a significant amount of investment for very little return on your investment in those years and operational environments that it could operate in.

De **voorzitter**: Ik dank u alvast voor deze antwoorden.

Ik open een tweede ronde vragen.

**01.19 Hendrik Bogaert (CD&V)**: I have a question for engineer Jones.

If you say that you need to capture 90% of the data. What do you do with the historical data? Did I understand you correctly when you stated that you need these IAT trackers over a period of two to three years? Is that sufficient to compensate, so to speak, for historical data? Can you just buy IAT trackers and if we apply them correctly over two or three years, then we can predict the future of every aircraft? Did I understand that well?

**01.20 Thomas Jones**: You did understand that correctly.

We would take the data we have to date from your face recorders and from your neighbouring partners in the IPAF. I believe that we've used that to develop the spectrum that we currently analyse your aeroplanes with. Going forward, we would use the new IAT data to verify if the older calculations seem viable, with the assumption that perhaps you are still flying in a manner similar to what you have been for the last five or six years, with the verification of your services. That's how we would take that data and use it to go forward.

Once we have that IAT established and the data recorded, we could begin to start looking at the EFH possibilities.

**01.21 Hendrik Bogaert (CD&V)**: So it is not necessary to have that over the whole life of the aeroplane?

**01.22 Thomas Jones**: That is correct.

**01.23 Julie Fernandez Fernandez (PS)**: Madame la présidente, j'ai plusieurs questions à poser.

Nous avons reçu, tout à l'heure, une information assez complète au sujet d'une série de programmes d'actualisation qui ont été appliqués à nos avions. En étiez-vous informés? Dans les études que vous avez faites sur la durée de vie de nos avions, avez-vous tenu compte de ces programmes d'actualisation?

Vous dites que prolonger les F-16 aurait un coût important. Pouvez-vous chiffrer ce coût? Ce budget vous a-t-il été demandé, notamment avec le dernier rapport paru ces derniers jours? Vos F-16 sont plus récents. J'entends bien que les Belges voulaient prolonger les leurs parce que les programmes de remplacement des F-35 ne sont pas satisfaisants. En quoi n'étaient-ils pas satisfaisants à vos yeux?

**01.24 Tim Vandenput (Open Vld)**: Thank you for your answers.

I have two questions for mister Jones.

You said that for the Block-15's we have, we need to be very careful to obtain the 8 000 actual flight hours because of the structure of the aircraft. Can you elaborate a little bit more on that? Why should we be careful in this exercise?

Secondly, colonel Gates explained that the soft SLEP is an exercise to obtain these certified 8 000 hours. Are there Belgian aircraft, based on the information you have, that need a soft SLEP in order to obtain the 8 000 hours?

I have yet one question, a confirmation. I do not know if I have understood you correctly, colonel Gates. It is not possible to extend the certified service life of our Block-15? Is that correct? Because that is fundamental. That would mean that we can only extend by using a hard SLEP, or is it not possible at all? If it is not possible at all, we do not need to have the discussion about extension. If you, as a manufacturer, say we do not certify an extension. Can you please be a little bit clearer on that?

**01.25 Georges Dallemagne** (cdH): Je souhaite vous soumettre l'analyse qu'a effectuée le colonel Decrop tout à l'heure.

Il disait que l'on peut étendre la vie des F-16 de six ans, moyennant un *upgrade* et un investissement. Il estimait que cela coûterait environ 100 millions par an durant ces six années, alors que l'achat immédiat de nouveaux avions de combat coûterait environ 250 millions d'euros. Je ne convertis pas en dollars parce que je ne connais pas l'évolution du taux de change euro/dollar. On parle donc de 100 millions d'euros pendant six ans ou de 250 millions pendant six ans.

Vous avez signalé que nous étions à vos côtés dans certaines opérations. À cet égard, le colonel Decrop ajoutait que cela nous permettait de maintenir le niveau actuel d'ambition de l'armée belge, c'est-à-dire de maintenir 54 avions au lieu de n'en avoir plus que 34. C'est une grande différence quand on connaît les menaces d'aujourd'hui. Ce n'est pas le moment de diminuer le niveau d'ambition. Pensez-vous que cette idée tenait la route et qu'il s'agissait d'une déclaration envisageable? Il disait, ce qui n'est pas sans importance, que cela permettait de faire le point sur d'autres avions éventuels.

Vous avez dit que le programme de remplacement n'avait pas été "aussi rapide que possible". Faut-il comprendre que les délais dans la livraison des F-35 vous gênent et qu'ils vous auraient amenés à prolonger la durée de vie des F-16? Est-ce cette question qui vous oblige à garder vos F-16? Ce serait un argument intéressant pour nous, parce que nous avons le même type de problème avec nos futurs avions.

Troisièmement, monsieur Jones, vous dites que la ligne de production est arrêtée, mais qu'elle va reprendre. J'aurais aimé en savoir davantage. Je dispose d'informations selon lesquelles le vice-président Mike Pence "*announces the signature of a deal*" pour 16 avions avec le Bahreïn. Une autre information date de janvier 2018 et dit que la production redémarre et que Lockheed Martin se fait fort de vendre encore au moins 200 avions F-16 à l'avenir. Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

De **voorzitter**: Mijnheer Dallemagne, u stelde een vraag over de prijs van de F-35. Ik vermoed dat de sprekers hierop niet kunnen ingaan vanwege de lopende procedure.

**01.26 Georges Dallemagne** (cdH): J'ai demandé si c'était le retard dans la livraison des F-35 qui avait contraint l'armée américaine à prolonger ses F-16, ou si cela avait motivé son souhait de le faire. Cela n'a rien à voir avec le coût.

**01.27 Dirk Van der Maelen** (sp.a): Mijne heren vertegenwoordigers van Lockheed Martin, stel dat onze regering beslist om ook de piste te onderzoeken om van de 8 000 *actual flying hours effective flying hours* te maken.

If we put this demand, how long will it take to get an answer from Lockheed Martin and could we get an idea of the costs it will bring for the structure as well for all the other things?

**01.28 Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): Mijne heren vertegenwoordigers van Lockheed Martin, u sprak daarnet over de noodzaak om niet alleen te kijken naar metaalmoetheid, carrosserie en structuur maar om ook de *avionics*, de software te upgraden.

Bent u op de hoogte van het Belgische programma om net dat te doen? In 2017 werd inderdaad in de Ministerraad beslist tot een vrij uitgebreide upgrade van onze radarsystemen, communicatie, detectie en dergelijke meer. Dat is in volle ontwikkeling. Het is de doelstelling en ambitie om onze toestellen te upgraden en interoperabel te houden tegen 2030.

Kolonel Gates, ik heb, ten tweede, geen antwoord gekregen op mijn vraag over SPO. Hoe zijn de antwoorden op de nieuwe recente vragenlijst tot stand gekomen? Hebt u van de Belgische Defensie een aantal theoretische modellen ontvangen over de toekomstige inzet van onze F-16's. Zo ja, welke modellen waren dat? Zaten daar zware operationele modellen tussen, die dus puur theoretisch zijn?

**01.29 Damien Thiéry (MR):** Madame la présidente, puis-je demander aux différents intervenants qui s'apprêtent à répondre de systématiquement préciser de quels Blocks, de quels avions il s'agit? On parle de F-16. Nous avons en Belgique les F-16 les plus vieux au monde. Dans le cadre d'une possible prolongation, vous parlez des F-16 américains, mais ce ne sont pas les mêmes. Une confusion systématique règne. Je repose la question, même si j'ai déjà entendu la réponse. Dans le cadre du Block-15 (notre avion), il n'est pas possible, à l'heure actuelle, d'obtenir une certification au-delà des 8 000 heures. Ce n'est pas le cas des avions américains (Block-40 ou 50). Ils sont technologiquement beaucoup plus avancés et permettraient des adaptations visant à la prolongation. Ai-je bien compris? Les avions belges ne peuvent pas être prolongés dans l'état actuel des choses, mais par contre, les avions américains le peuvent. Merci de rappeler systématiquement de quels avions vous parlez.

**01.30 Jeff Gates:** We will do this much the same way. I will start off again.

So, since your question was last, you were asking about United States Block-50's versus Belgian Block-15's. There are a couple of big differences. First, structurally, they are not the same. The structures, the strength, the beefiness that they put into those as the production line progressed, are different. We were learning throughout that production line that we needed stronger structures. So, even though they might look alike if you held them side by side, their bones are very different. The framework and the strength of their frames are very different.

Also on the Block-50's we have done a full-scale durability test. This was about a three-year test, where we have a giant rig and we put an aircraft into it. It is a destructive test. We vibrate that aircraft until it breaks. Then, from that data, we can design a SLEP programme.

So, this kind of goes back to your answer at the same time: can a SLEP programme be designed for the Block-15?

Yes. It would take you probably about three years. It would be a destructive test. We would need to take one of your aircraft and put it into that machine and vibrate it, and it would destroy that aircraft. We could then determine which pieces need to be replaced.

I would not make a prediction about that, but I would say your probability of success of going beyond the 8 000 hours is probably very small. I will give Tom a chance to reply to that.

So, I am trying to make sure I answered your question. There are very different bones between the Block-50 and the Block-15. Ours are about 20 years newer. There are a lot less hours on them and we have done the full-scale durability test on that to determine what pieces need to be replaced. So: very different.

**01.31 Mike McSpadden:** Another difference between the Block-15 and the Block-40's and 50's: when we originally designed the F-16, the AB aircraft, we really designed for an air-to-air mission. And when we went to the CD-version, which the US Air Force flies now, it is really an air-to-air and an air-to-ground mission. So the payload was more for the USAF aeroplane, so the structure was bigged up. So the bow cage had thicker webs, thicker phalanges, this more beefy structure.

**01.32 Jeff Gates:** Tom, did you want to jump in on the possibility of doing a SLEP for the Block-15 and what it would take?

**01.33 Thomas Jones:** As the colonel said, to do the SLEP we would take one of your jets out of service, or a Block-15 – it does not necessarily have to be one of yours, but it would have to be a Block-15 airframe. We would configure that airframe to match your airframe as it exists today. We would begin cycling that aeroplane with loads to represent your design usage going forward. We would come to you and you would help us establish a design usage for your aeroplane intending on how you plan to use it going forward. And then we would cycle that aeroplane through a number of hours of that test, equal to two times whatever your life extension goal would be.

We would come to you and you would help us establish a design usage for your aeroplane intending on how you plan to use it going forward. And then we would cycle that aeroplane through a number of hours of that test, equal to two times of whatever your end life extension goal would be. Through that testing, we would then identify weaknesses in the airframe that we would modify, either throughout the life of the test or prior to

the test if we can identify them ahead of time. We would validate those modifications are surviving two-lifetimes of your design service life. That's what a SLEP programme would look like. All of those modifications that were developed through the testing would then become production modifications on your aeroplanes. So you would go out, much like you did with Falcons Star, if you are familiar with that, which was a structural modification for your aeroplanes, and you would put these on your aeroplane with in some cases a complete replacement of parts with new ones that are much improved from a strength standpoint as the colonel alluded to. But because that airframe was very light in its original design, the probability of success for that type of programme is questionable.

We were successful with the Block-50, but it is a much heavier aeroplane to begin with.

It's hard for me to put a number on that for you, which I recognise is probably what you would like to have, but I don't see it going a lot beyond 8 000 hours for the cost of that test.

**01.34** **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, ce que je viens d'entendre me laisse très perplexe.

Donc, si vous voulez un de nos 54 F-16 – on n'en veut de toute façon plus que 34 –, prenez-en un, détruisez-le et dites-nous après combien d'heures il n'est plus valable. Cela ne pose pas de problème.

Plus sérieusement, en mai 2016, lors d'une réunion internationale où Lockheed Martin a présenté un *keynote speech*, il a été présenté une étude globale sur l'entièreté des Blocks qui montre que les F-16 sont prolongeables au-delà de 8 000 heures de vol. Un membre de la Défense belge qui sait très bien que ce sont des Blocks-15 vous pose la question à vous, Lockheed Martin, qui savez que nous avons des Blocks-15, s'il est possible, dans le cas de la flotte belge, de les prolonger au-delà de 8 000 heures. Le rapport que vous rendez en avril 2017 dit que, oui.

La question qui vous était posée ne consistait pas à savoir s'il était possible de prolonger les 3 000 F-16 qui volent dans le monde. La question qui vous était posée était spécifique. Elle était la suivante: les 54 F-16 belges, qui sont du Block-15, monsieur Thiéry, sont-ils rénovables dans l'objectif d'atteindre 9 500 heures au moins? Vous avez répondu que, oui, en avril 2017, dans un rapport officiel assez épais que nous avons pu consulter. Vous avez confirmé cette information en février 2018 et cette information, ces deux rapports concernent bien le Block-15. Comme mon collègue vous l'a précisé - et je rejoins tous les collègues -, ces rapports ne concernent que la structure qui pose problème.

En ce qui concerne l'avionique et le reste, il nous a été précisé ici, voici quelques heures, qu'un certain nombre d'investissements colossaux venaient effectivement d'être décidés pour plusieurs dizaines de millions de dollars. M. De Vriendt l'a dit. Ces investissements visent à doter nos F-16 des toutes nouvelles dispositions techniques, avioniques. Vous venez maintenant avec des arguments très intéressants techniquement, que j'entends bien, mais je ne comprends pas pourquoi vous changez d'attitude entre ce que vous dites ce soir et les deux rapports rendus précédemment. Je suis désolé, monsieur Gates, mais, si je considère ce qui a été dit sur la modernisation de l'avionique, nous n'avons visiblement pas besoin d'une modernisation de l'avionique.

On vient de le décider. En outre, j'apprends qu'on se base systématiquement sur un autre rapport, le rapport du SPO (System Programme Office) qui semble réorienter les conclusions des deux rapports de Lockheed Martin rendus en avril 2017 et en février 2018. Qu'est-ce qui vous a fait changer d'avis? Pourquoi, tout à coup, tant les représentants de l'armée américaine que Lockheed Martin ont-ils changé d'avis par rapport aux rapports initiaux et par rapport à ce qui avait été présenté aux partenaires du programme F-16 en mai 2016? Pourquoi, tout à coup, faut-il remplacer les F-16 belges du Block-15?

**01.35** **Georges Dallemagne** (cdH): Madame la présidente, comme il est tard, je peux admettre qu'on ne se souviennent pas de toutes les questions posées par les collègues.

Pour ma part, j'ai posé trois questions mais je n'ai obtenu aucune réponse. Aucune! Je les reprends, à moins que vous ne les ayez notées.

Premièrement, où en sont les chaînes de production? J'ai des informations selon lesquelles on va produire en tout cas pour le Bahreïn mais probablement aussi pour d'autres États du Golfe. On s'attend à une production de 200 F-16 supplémentaires. Qu'en est-il? Quand la production reprend-elle? Quand ces avions

seront-ils livrés?

Deuxièmement, les problèmes avec le F-35 nous obligent-ils à continuer avec le F-16? Je n'ai pas non plus reçu de réponse à cette question.

Enfin, le scénario du colonel Decrop tient-il la route? Je le répète brièvement. Il consiste à retarder les commandes de six ans, ce qui nous fait économiser 150 millions d'euros par an. Cela ne met en danger absolument personne, tout en nous permettant de maintenir notre niveau d'ambition alors qu'en cas d'achat, il serait abaissé. Ce scénario tient-il la route?

**01.36 Hendrik Bogaert (CD&V):** I have a question for engineer Jones.

If I understand correctly, if you do the SLEP, you take our Block-15 Aircraft and do the test and you identify the weaknesses. You do certain modifications. Then you say that you are not sure that we will end up beyond 8 000 flight hours. Are those equivalent 8 000 hours or are those merely nominal flight hours?

Can you also specify the following words: "I don't think we'll end up long beyond 8 000."? What do you mean by not that long? Is that 500? Is that 1 000? Is that 1 500? Is that much less? I don't know.

**01.37 Veli Yüksel (CD&V):** Mevrouw de voorzitter, ik heb nog twee vragen die aansluiten bij die van collega Hellings.

Mijne heren van US Air Force, het is een beetje verwarrend. Wij hebben twee memo's van u gehad, een uit april 2017 en een uit februari 2018. Daarin wordt gezegd dat het mogelijk is om de levensduur te verlengen. Dan bestelt de minister in maart opnieuw een studie. Daarop zegt US Air Force dat het mogelijk is maar 1 miljard dollar zal kosten, voor een korte verlenging van zes jaar. Vandaag zegt u dat het onmogelijk is en heel veel geld zal kosten.

Hoe komt het dat u in twee memo's een totaal ander verhaal brengt, in een laatste studie antwoordt dat het mogelijk is maar 1 miljard zal kosten, en vandaag een heel andere versie geeft?

Ik had graag wat verduidelijking daarover gekregen.

**01.38 Jeff Gates:** I will start once again.

I must say that having a whole bunch of questions and trying to take notes and trying to get back to them is a little frustrating. So I will go in reverse order. We'll start with the questions of Mr. Yüksel.

You were probably referring to the two memos that came out of Lockheed Martin. Once again I need to bring you back to what I stated originally.

Extending the life is what we call a SLEP. To do that, we need to do the full-scale durability testing. We need to destroy an aircraft. It will take several years to do that and then I don't know what your probability of success of getting a lot of life out of that is.

The difference between actual flight hours and equivalent flight hours is highway versus city miles. The 8 000 hours of certified life still remain. It's just a matter of whether they are actual or equivalent flight hours.

So I think we are getting hung up on extending. I'm just trying to be very careful and try not to use the word "extending" unless we are going to actually do a full-scale durability test and change structural components in your aircraft.

So, you will effectively get more years of flying out of your aircraft if you convert to equivalent flight hours. Right now, that is what Lockheed Martin is forecasting because your severity factor is less than one.

But once we start recording that data, it could go the other way. You could find out that all the assumptions they have made have been based on highway miles when you're driving a lot of city miles. So it could turn out that after three years of collecting data and when they revise their numbers, that your severity factor goes up significantly above one, which in effect will give you less actual years of flying your aircraft.

So that is something that you need to take into consideration.

I think the only difference between both memos that Lockheed Martin has put out was that Lockheed Martin gave an original severity factor in the 0.8 range and now they are giving a severity factor in the 0.6 range. That was the only contradicting and I believe that the second memo corrected the first.

So I don't believe that the memos disagreed with each other.

**01.39 Thomas Jones:** I would agree with that and I think that's where the confusion lies.

When you say "extend service life", for me that is a SLEP. That is an extension of your certified service life. The memos we provided are talking about converting to equivalent flight hours.

Those are two very different things for me as an engineer.

We are getting hung up on communication between you and me on what we understand those memos to be.

So, just to clarify, if you do convert to equivalent flight hours, you can fly further past 8 000 hours in terms of actual flight hours. But the certified life of the aircraft is still that 8 000 hour limit. But it's because you have been driving more highway miles, to use the colonel's analogy, that you can go a little further in your life.

To get back to the gentleman that asked about the production line, I will let Mr. McSpadden answer that question.

Madam Chairman, I would also like to ask if we can do the questions one at the time. It will be better for us in terms of the translation and writing. It would help to have all of your questions answered. We're not trying to not to answer them it's just hard to keep track of all of them.

**01.40 Mike McSpadden:** The production line for the F-16 is stopped right now. There is a gap in production. We expected that.

We are very close to having a contract for sixteen new F-16/Block-70 aircraft. We expect that contract in May, to restart the production line.

So we should be delivering aircraft off the production line in early 2023.

We do have other customers that have asked for new F-16's. We are working with the Air Force to respond to those enquiries.

**01.41 Georges Dallemagne (cdH):** Jusqu'à quelle date pensez-vous continuer cette ligne de production?

**01.42 Jeff Gates:** There are numerous FMS customers lining up. As long as there is a demand, the production line will stay open.

**01.43 Michael Weaver:** One of the questions concerned what caused us to keep the F-16 longer than originally planned.

The answer is a complex one. You need to go back several decades to the time of acquisition, to the budget decisions and the political decisions that were made in the past. More recently, force structure decisions we've made determine how big of a force we need to keep. Those adjustments along the way and other aircraft buy rates also contribute to figuring out how long we keep those aircraft.

**01.44 Georges Dallemagne (cdH):** Le délai de livraison des F-35 a-t-il impacté votre décision?

**01.45 Michael Weaver:** The delay on the F-35 delivery does not affect the force structure of the 20/40's we are talking about. It probably led to the delaying of the retirement of some of our older F-16.

**01.46 Georges Dallemagne (cdH):** Cela a joué dans votre décision de prolonger la durée de vie des F-16.

**01.47 Michael Weaver:** I can't say which decisions were taken in the past. Those would have been taken before I was in a position to see that. I can't say definitively what caused us to retain those aircraft. That may have a bearing on it, but I don't know. It makes sense.

**01.48 Georges Dallemagne (cdH):** Je trouve que cela mériterait une réponse plus claire.

On voit bien que cela a un impact. Je ne vois pas pourquoi il faudrait tourner autour de cette question. En lisant la presse, on voit bien que les difficultés dans le développement du F-35 font que l'armée américaine n'a pas pu avoir le nombre d'avions F-35 espérés, et donc qu'ils sont obligés de ...

De **voorzitter:** Mijnheer Dallemagne, doet dat ter zake?

**01.49 Georges Dallemagne (cdH):** Je suis désolé, nous sommes exactement au cœur du problème. La question est de savoir, ici, si nous n'avons pas intérêt à prolonger nos F-16 parce que d'autres avions, dont le F-35, ne sont pas prêts sur le plan opérationnel. Nous sommes au cœur du problème et je demande qu'il y ait une réponse claire à cette question. Je comprends que cela gêne certaines personnes, mais je souhaite avoir une réponse claire à cette question.

(...): (...)

**01.50 Georges Dallemagne (cdH):** Non, c'est au cœur du problème. Dites-moi en quoi ce n'est pas au cœur du problème. C'est évidemment une question essentielle.

De **voorzitter:** De heer Vandenput heeft het woord.

**01.51 Georges Dallemagne (cdH):** Je pense que mon interlocuteur souhaitait compléter sa réponse.

De **voorzitter:** Mijnheer Dallemagne, misschien kunt u de vraag even opnieuw stellen. Ik denk dat de mensen niet weten waar u het over hebt.

**01.52 Georges Dallemagne (cdH):** Ah bon? Ne savez-vous pas de quoi nous parlons? Nous parlons de la prolongation par l'armée américaine de l'utilisation des F-16.

**01.53 Damien Thiéry (MR):** (...)

**01.54 Georges Dallemagne (cdH):** Excusez-moi, c'est moi qui ai la parole, monsieur Thiéry.

C'est exactement la question que nous nous posons ici en Belgique. C'est une question qui me paraît pertinente. J'essaie notamment de comprendre, et j'entends que les difficultés dans le développement du programme du F-35 sont sans doute une raison pour laquelle l'armée américaine souhaite ne pas se défaire de ses F-16. Je voulais simplement avoir cette clarification et être certain d'avoir bien compris.

**01.55 Michael Weaver:** Again, it is a very complex answer. But I can say we did not decide not to retire F-16 because of issues with the F-35. There are force structure decisions that we make based on the current climate and the current mission needs. It is not a "one for one" decision either. The capabilities of different aircraft are all taken into account in our force structure decisions. I can't say definitively that that is... or I can say definitively that there are no issues with the F-35 that have caused us to delay or to SLEP the F-16, so to make those kind of force structure. Does that make sense?

**01.56 Tim Vandenput (Open Vld):** Mijnheer Jones, ik had u een vraag gesteld over de F-16/Block-15.

You said that we need to be careful in obtaining these 8 000 actual flight hours because of the structure of the aircraft. Can you elaborate a little bit more on that? What do you mean by that?

And then, secondly, do we need a soft SLEP in order to obtain these 8 000 actual flight hours?

**01.57 Thomas Jones:** I'm not sure what you mean by being careful to get 8 000 hours. If I said it that way maybe I misspoke... But you are currently certified 8 000 actual flight hours.

In terms of a soft SLEP, there's a number of structural modifications that you are currently doing on the Falcon X programme and there is probably going to be some additional modifications that may be required. I can't tell you what those are right now. We would have to do a study on your aeroplanes to figure that out. But it's very likely that there would be some additional structural modifications required.

As those things are identified as you use the aeroplanes and that would be what you would define as a soft SLEP.

**01.58 Tim Vandenput** (Open Vld): To be very clear. Mr Dallemagne, we didn't order F-35's yet. I heard the whole day that we already ordered.

Perhaps you can confirm that there isn't already a purchase order within the US Air Force for F-35's. Perhaps, you can confirm that.

Thank you.

**01.59 Jeff Gates**: I am not a part of the F-35 programme.

I know that a Request for Government Proposal has come out. I am pretty sure that the United States Government has answered that. That is all that I know about the F-35 programme.

**01.60 Julie Fernandez Fernandez** (PS): Je voulais être sûre d'avoir bien compris.

Vous prolongez vos F-16. J'ai compris, monsieur Thiéry, que les F-16 ne sont pas les mêmes que les nôtres. Je l'ai bien compris, je vous rassure. J'étais là à la distribution des cerveaux et des oreilles. Je l'ai entendu et je l'ai compris.

Néanmoins, vous nous dites que vous prolongez vos F-16 parce que les programmes de F-35 ne vous satisfont pour des raisons que, visiblement, vous ne pouvez pas nous expliquer. Je l'entends. Vous le faites pour vous donner la possibilité de voir venir et de voir d'autres opportunités. Excusez-moi, chers collègues, mais c'est exactement un des arguments qui étaient mis tout à l'heure en avant par le colonel Decrop pour que l'on prolonge nos propres avions, même à très court terme: c'était pour laisser le temps d'avoir d'autres possibilités, parce qu'aujourd'hui, avec la procédure mise en place par le gouvernement, il ne reste que deux modèles d'avion sur la table, dont le F-35. Je trouve les questions de mon collègue M. Dallemagne extrêmement pertinentes quand on sait qu'il n'y a que deux ... Pardon?

(...): (...)

**01.61 Julie Fernandez Fernandez** (PS): Mais oui, mais permettez-vous que j'intervienne ou censurez-vous aussi les interventions? Peut-être présidez-vous aussi?

Ce que je voulais souligner ici, c'est que les spécialistes présents ici, qui nous éclairent et que je remercie pour leurs informations – au moins nous avons des informations sans filtre aujourd'hui, ou en tout cas sans le filtre de la Défense belge –, nous disent qu'ils prolongent leurs propres avions, même si ce ne sont pas les mêmes que les nôtres (je le redis, je l'ai bien intégré) parce que les F-35 ne répondent pas à leurs attentes. Ils les prolongent pour une période qu'ils ne définissent pas encore, le temps de voir d'autres opportunités. Excusez-moi, je le redis, c'est exactement un des arguments exprimés en faveur de la prolongation de nos avions, même à court terme, par le colonel Decrop tout à l'heure.

De **voorzitter**: Mevrouw Fernandez Fernandez, hebt u eigenlijk een concrete vraag gesteld? Het is mij ontgaan in uw boze boodschap.

**01.62 Julie Fernandez Fernandez** (PS): Je voulais simplement demander si mon raisonnement est bon, si vous prolongez bien vos avions F-16 ... Je croyais que c'était clair, mais je vais le répéter. Je peux le faire en espagnol si c'est plus facile.

Ma question est celle-ci: prolongez-vous effectivement les F-16 pour une durée non définie parce que le programme F-35 aujourd'hui ne correspond pas à vos attentes – j'entends bien qu'il serait complexe de nous expliquer en quoi il ne correspond pas à vos attentes – le temps aussi de voir venir d'autres opportunités sur la table pour le remplacement?



Sinon, quelle est l'option? Si les F-35 ne correspondent pas à vos attentes et que vous prolongez vos F-16, en attendant quoi les prolongez-vous?

**01.63 Michael Weaver:** I believe that the question is...

It's putting words in my mouth that I didn't say. So we didn't extend the F-16 because we are unhappy with the F-35.

We kept around for four structure decisions and that is based on a lot of factors outside of the F-35. Impacts made by current operations and other aircraft in the US inventory are issues that I just cannot get into in this body.

**01.64 Julie Fernandez Fernandez (PS):** Excusez-moi, mais je ne sais plus lequel de vous deux a dit, au début de son intervention – je n'ai pas noté exactement: "Nous prolongeons nos F-16 car les programmes de remplacement F-35 ne nous donnent pas satisfaction." C'est la phrase qui a été dite. Nous reprendrons les annales de la Chambre. Je n'ai pas de difficulté avec cela. Excusez-moi, mais c'est ce qui a été dit à l'entame de l'intervention de je ne sais plus lequel de ces messieurs.

**01.65 Michael Weaver:** I didn't say the F-35. I said other aircraft for replacement. There are other aircraft that we have purchased besides the F-35.

**01.66 Veli Yüksel (CD&V):** Heb ik u goed begrepen? In de eerste ronde zei u dat u na 8 000 vliegtuigen geen luchtwaardigheid kunt garanderen voor de F-16/Block-15.

US Air Force leverde een memo aan op datum van 5 april 2018. In dat verband zei generaal Debaene afgelopen vrijdag dat het een enorme kostprijs zou betekenen. Hij noemde het bedrag van 1 miljard dollar. Kunt u ons zeggen wat in die 1 miljard dollar zit? Welk langer gebruik kan daardoor gerealiseerd worden?

**01.67 Jeff Gates:** So, the figure of one billion was just a rough order magnitude and that was based on avionics upgrades that are in process for other F-16 forces. I haven't seen the operational requirements for the Belgian Air Force. So, like I said, it was a guess on my part. I would need to see operational requirements from the Belgian Air Force to give you a refined number.

**01.68 Veli Yüksel (CD&V):** U zegt dat die 1 miljard een raming is en dat u eerst moet weten wat de operationele behoefte is. Kunnen wij dan dat bedrag van 1 miljard en de studie gebruiken in de evaluatie die wij op dit moment aan het maken zijn?

**01.69 Jeff Gates:** The only reason why I put that number in there was to give a scale. You're in the billions not in the millions. If you're looking to upgrade your fleet of 54 aircraft to an operationally relevant configuration to face the merging threats that you see in these days.

I was just trying to let you that you're in the billions of dollars for an upgrade of F-16 fleet and not in the millions of dollars.

**01.70 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen):** Er is inderdaad een beetje spraakverwarring geweest. Ik probeer te resumeren en ik denk wel dat we iets hebben bijgeleerd.

U zegt eigenlijk dat een certificaat om verder te gaan dan de 8 000 equivalente vliegtuigen in België bijna onmogelijk wordt, bijzonder moeilijk en kostelijk. Laten we dat parkeren en misschien zelfs vergeten.

Wat u hier hebt bevestigd is dat, gelet op de lage intensiteit van gebruik van onze F16's, hoewel het een oude Block-15 is, ze wel langer in de lucht kunnen worden gehouden dan vooropgesteld, weg van de 8 000 actuele vliegtuigen naar equivalente 8 000 vliegtuigen, dus langer dan de 8 000 actuele vliegtuigen simpelweg opgeteld. Dat staat zo in uw memo's en studies van 2017 en februari 2018, waarbij u uitgaat van CSI-values en lage intensiteit van gebruik.

Ik merk wel dat u vandaag veel voorzichtiger bent en dat begrijp ik niet. U zegt vandaag dat het evengoed kan blijken dat de Belgische toestellen zwaarder, intensiever zijn gebruikt en dat de *severity factor* boven de

1 uitstijgt. Waarop baseert u zich om dat te zeggen? Dat begrijp ik niet.

In uw studie van februari 2018 bent u uitgegaan van de CSI-values om te zeggen dat de *severity factor* van onze Belgische F-16-vloot lager zal liggen dan 1. Er is dus een zeer hoge kans dat onze Belgische F-16-vloot langer dan 8 000 actuele vliegreuren in de lucht kan blijven en dat wij de 8 000 equivalente vliegreuren halen, dus langer dan 8 000 actuele vliegreuren.

Ik ben mee. Een nieuw certificaat voorbij de 8 000 equivalente vliegreuren is bijna onmogelijk, maar langer in de lucht houden dan de 8 000 actuele vliegreuren kan, stond in de twee studies.

Vandaag bent u voorzichtiger. In februari 2018 hebt u zich gebaseerd op CSI-values. Waarop baseert u zich nu om voorzichtiger te zijn?

**01.71 Jeff Gates:** So, the information in those three reports from Lockheed are based on very preliminary data and very small subset of data. Very rudimentary if you compare to how much data we collect on the USAF fleet versus what you are collecting on Belgian fleet. It is a very small subset of data.

So, that is what they are forecasting right now. They will not know the actual numbers until they get recorders on each of those aircraft and they collect a certain amount of data, years worth of data. Then they will continually refine those numbers.

It is a dynamic moving thing. The more you drive your car, the more you wear it out. The more you fly your jets, the more you wear them out. It is a dynamic thing and, right now, it is a guess because we have only established there is little data to go on right now.

**01.72 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen):** May I interrupt?

U zegt dat elke uitspraak preliminair is gelet op de data die u ter beschikking hebt. Waarom hebt u dan in uw studies toch die prognose gemaakt dat wij zes jaar langer of zelfs 27 jaar langer konden vliegen? Waarom hebt u in uw studie niet geconcludeerd dat u, aangezien u onvoldoende data ter beschikking had, geen conclusie kon trekken?

U hebt wel degelijk een prognose gemaakt, namelijk dat het mogelijk is om de vliegtuigen langer in de lucht te houden. Dat stond er zwart op wit en werd hernomen, bevestigd, in februari van dit jaar.

**01.73 Thomas Jones:** We did the study in coordination with your asset managers and your engineers for the Belgian Air Force, so the study was never intended to go to the audience that it has gone to today. When we wrote it, we wrote it with the intent that another engineer would be reading it. So, whether you want to call it preliminary or whether you want to call it a small amount of data, the basis for the study is very limited. Therefore if you read the second appendix, there is some language in there that basically says that if you want to take advantage of the EFH, you need to install recorders on all your aeroplanes and do the IAT-programme, which we've talked about. I think we made that really clear in the memo, that we're not guaranteeing an extension of life. It's more of a "this is what you could get if you convert to EFH criteria" and that was the intent of the study and what it was intended to deliver to the engineers that we sent it to.

**01.74 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen):** Maar dan nog, ook al is de studie bestemd voor een publiek van ingenieurs, in uw studie, die een begin en een einde heeft, luidt de concluderende prognose dat de Belgische F-16-vloot langer in de lucht kan worden gehouden.

Uw conclusie is niet dat u te weinig data hebt en dus geen conclusie trekt en geen prognose maakt. Neen, u hebt een prognose gemaakt en die is niet dat er een probleem rijst en dat de vliegtuigen sneller uit de lucht moeten worden gehaald, aangezien de *severity factor* groter zou zijn dan 1.

Lockheed Martin is een ernstig bedrijf, uw methodologie is correct en u maakt dus niet zomaar een prognose op basis van de data waarover u beschikt, geëxtrapoleerd, die stelt dat de Belgische F-16-vloot langer in de lucht kan blijven dan eerst vooropgesteld, als men omrekent naar equivalente vliegreuren.

**01.75 Thomas Jones:** That's correct.

We did say you can fly beyond 8 000 actual flight hours, if you convert to equivalent flight hours. I'm not debating that statement. I think we've said that here today and if that hasn't come across, we're not communicating it clearly enough for you.

**01.76 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen):** Goed, maar er wordt soms de indruk gewekt dat u eigenlijk over onvoldoende data beschikt om zeker te zijn.

Mijn punt is dat u in uw studie een keuze gemaakt hebt en dus blijkbaar wel voldoende data ter beschikking had om die prognose te maken. Had u onvoldoende data gehad, had u in uw studie besloten dat u niet kon voldoen aan de vraag van Defensie, aangezien u onvoldoende data ter beschikking had.

U hebt de conclusie gemaakt dat bij omrekening naar equivalente vliegtuigen de oudste Belgische F-16's niet in 2023 uit de lucht moeten, maar laten wij zeggen minstens zes jaar later.

**01.77 Jeff Gates:** I believe those were all projections. In the report I have here right in front of me, it says they are projections. I don't see a conclusion drawn in it at all or anything guaranteeing the results.

**01.78 Thomas Jones:** That's correct and it is based on a very limited amount of data.

As the colonel said earlier, when we collect the data for the entire fleet we could get a completely different picture in terms of severity factor.

If I would put a painting on the wall here and show you only 20 % of it, I could put two paintings on the wall and show you only 20 % of each of them and leave you to decide who drew those paintings. It may be very difficult to predict that.

That's what you are asking me to do as an engineer when I look at those data.

But because you did ask for that and I do have a relation with your ASIP managers and your programme, we provided that data for you knowing the risk involved in the limited bases it was developed on and knowing how they intended to use it, more for maintenance actions and inspection actions rather than extending the service-life of the fleet or converting to AFH for the fleet.

**01.79 Peter Buysrogge (N-VA):** Heren, ik wil u bedanken voor uw verhelderende antwoorden.

Ik ben trouwens tevreden te vernemen wat de relativiteit van de twee memo's is. Dat is belangrijk, omdat er een heel verhaal aan opgehangen wordt. Dat de mensen van Lockheed Martin hier zelf de relativiteit van die documenten onderstrepen, daar ben ik tevreden over.

Ik wil mij excuseren bij de vier sprekers. Ik kan u zeggen dat de hoorzitting intussen bijna 12 uur bezig is. Men merkt dat ook aan sommige vraagstellingen. Sommigen durven al enigszins in herhaling te vallen. Dat is toch iets waar wij waakzaam voor moeten zijn.

Ik heb nog één concrete vraag over de levensduur, waarvan ik vermoed dat zij nog niet gesteld is.

Klopt het dat de levensduur van onze F-16-toestellen initieel slechts 6 000 vliegtuigen bedroeg, in tegenstelling tot die van latere versies die 8 000 vliegtuigen tellen, en dat er in de loop der jaren al een *life extension programme* is toegepast op onze toestellen?

**01.80 Thomas Jones:** You are referring to Falcon STAR and Falcon UP, which have modification programmes we have completed. Without those there was a limited life on the original AB aeroplanes.

I can't remember if it was 6 000 hours but that sounds about right based on when those modifications were put on.

**01.81 Tim Vandenput (Open Vld):** Hier wordt veel gediscussieerd naar aanleiding van de vraag die ik stelde maar ik wil toch even duidelijk zijn tegenover de collega's: het *certified service life* van ons Block-15 kan niet verhoogd worden. Men kan dus niet boven 8 000 uren gaan, tenzij men de stresstest van drie jaar doet, en ook dan blijft de kans nog klein. Het is immers eigenlijk een nieuw vliegtuig bouwen, een nieuw prototype maken en dat toepassen. Ik meen dus niet dat men dat moet doen en evenmin vragen.

De discussie gaat eigenlijk over het overstappen van *actual* naar *equivalent*. Wij beschikken daarvoor slechts over gegevens van 20 %. De vraag is nu of wij verder gaan meten om dat verder uit te zoeken. Ik begrijp echter ook dat dit iets is wat op twee manieren kan uitvallen, het kan meer zijn maar het kan ook minder zijn.

Deze *summary* wou ik toch even maken voor de collega's. Wij moeten daar gelijkgestemd over zijn en hier niet naar buiten gaan met andere vragen.

**01.82 Dirk Van Mechelen** (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, ik wil op mijn beurt de vier sprekers bedanken.

Voor mij is het volgende zeer duidelijk.

Ten eerste, de F-16/Block-15 bestaat eigenlijk uit de zwakkere toestellen in de F-16-reeks. Ten tweede, het maximaal aantal vlieguren, *actual flight hours*, is 8 000 uren. Ten derde, enkel wanneer men ervan zou uitgaan dat een equivalent uur minder zware weerstand heeft ontvangen dan de factor 1 zou er mogelijks sprake kunnen zijn van...

Ik zou echter willen eindigen met de opmerking van kolonel Letten die daarstraks letterlijk zei dat zijn grootste zorg is dat de Belgische F-16-vliegtuigen de 8 000 vlieguren reëel kunnen bereiken. Ik meen dat ik het zo goed begrepen heb.

**01.83 Richard Miller** (MR): Madame la présidente, je remercie les personnes que nous avons invitées.

Je voudrais faire une suggestion.

La prochaine fois que M. Van der Maelen sort une note, on pourrait commencer par inviter les auteurs de la note. Cela nous ferait gagner beaucoup de temps.

De **voorzitter**: Dat is een goede suggestie, mijnheer Miller.

Ben ik de enige die zich afvraagt of dag 2 van de hoorzittingen nog nodig is?

**01.84 Georges Dallemagne** (cdH): Ces commentaires sont pour le moins hâtifs et partiaux. Je ne vais pas faire ma vérité, nous aurons le temps de faire cela après.

J'ai eu deux réponses mais j'avais trois questions. Je vais donc répéter ma troisième question.

Vous avez entendu le colonel Decrop nous dire cet après-midi qu'on pouvait prolonger nos F-16 pour six ans de plus avec le même niveau d'ambition, le même niveau d'engagement, le même niveau de sécurité et que cela allait nous faire économiser 900 millions d'euros. Est-ce un scénario auquel vous pouvez adhérer? Je n'ai pas eu votre réponse là-dessus.

**01.85 Jeff Gates**: Let me clarify that question.

He is saying that you can extend at the same level of security, the same level of deployment for nine billion euros?

**01.86 Georges Dallemagne** (cdH): Il dit que si nous achetons 34 avions, cela va nous coûter 250 millions d'euros par an. Si nous prolongeons nos avions pour six ans – donc nous achetons les avions en 2029 au lieu de 2023 –, nous ne mettons pas en danger nos pilotes et nous pouvons continuer à faire le même type de missions pour autant que nous investissons 80 millions par an plus 20 millions d'investissement, c'est-à-dire 100 millions d'euros par an dans nos F-16 au lieu des 250 millions. Nous faisons donc, sur cette période, une économie de 900 millions d'euros, un peu plus d'un milliard de dollars. L'avantage subséquent est que nous avons 54 avions opérationnels et non 34 – ce qui n'est pas négligeable par rapport à la loyauté envers nos alliés – et nous avons plus de temps pour éclaircir certaines difficultés dans le développement de certains programmes. Il en a parlé très longuement, en se basant notamment sur les études que Lockheed Martin a faites. C'est un des grands connaisseurs de la flotte de F-16, il en a été le responsable au niveau de la DG MR.

Pensez-vous que ce scénario est effectivement crédible?

**01.87 Jeff Gates:** First, I have never seen any calculation that the colonel Decrop has made. So I have no idea what he has based that on.

All I can tell you is that your production costs will probably be smaller if you keep your F-16 fleet but your operational and maintenance costs, the number of maintenance man/hours you will have to expend, the number of inspections, the number of times you will have to pull your jet apart to look at it, to inspect, to ensure that there are no cracks, will significantly go up.

So, I cannot give you a ratio as to 'how much if you gonna push down your production costs, your owning costs will definitely go up. I cannot put a price on the operational suitability of the systems you have now against emerging threats. I will turn over to colonel Weaver to see if he has anything to add.

**01.88 Michael Weaver:** I would not be able to guess what kind of operations will be held in the future. I can say that there are potential adversaries, the threat continues to evolve...

**01.89 Georges Dallemagne (cdH):** Il précisait que c'était au même niveau d'opérations qu'aujourd'hui, ce qui se trouve d'ailleurs dans la vision stratégique de l'armée.

**01.90 Michael Weaver:** Again, I am not sure about all assumptions he is making. I cannot make an educated... I cannot tell you exactly that is true or not because the threats are proliferating and are spreading. If he is talking about a location of an operation, that may change if a new threat is delivered to that location and that could change.

Without knowing all the assumptions he is making going into that, I cannot make a qualified guess as to whether it is true or not.

La **présidente:** Gentlemen, thank you very much for having been here with us this evening. It was more than interesting.

I apologize again that you had to wait such a long time and I wish you a safe flight back to Washington.

**01.91 Michael Weaver:** Thank you, Madam Chairman, it was a pleasure to answer your questions. Thank you very much everybody.

**02 Dossier met betrekking tot de vervanging van de F-16 vliegtuigen van de Luchtcomponent: projectbureau ACCaP – Hoorzitting met:**

- Harold Van Pee, kolonel
- Steven Lauwereys, luitenant-kolonel

**02 Dossier concernant le remplacement des avions F-16 de la Composante Air: bureau du projet ACCaP – Audition de:**

- Harold Van Pee, kolonel
- Steven Lauwereys, lieutenant-colonel

De **voorzitter:** Wij hervatten de hoorzitting met het ACCaP-team. Ik wil beide heren nogmaals hartelijk danken omdat ze de Amerikanen hebben laten voorgaan.

Kolonel Van Pee, u start met een korte toelichting, zo heb ik begrepen.

**02.01 Harold Van Pee:** Mevrouw de voorzitter, geachte leden, het is ondertussen de zevende of achtste keer dat wij voor de commissie verschijnen in het kader van de vervanging van de F-16. Ik zal de introductie dus zeer kort houden. U kent ons waarschijnlijk al. Naast mij zit mijn collega Steven Lauwereys. Ikzelf ben Harold Van Pee, hoofd van het ACCaP-programmabureau.

Als u mij toestaat, zou ik even een zeer korte inleiding willen geven om de activiteiten van ons bureau correct te kaderen. Dat zal even vijf minuutjes saai zijn, maar ik beloof u dat het nadien nog interessant wordt.

Zoals u weet, dateren de eerste activiteiten op het niveau van de Defensiestaf in het kader van de vervanging van de F-16 al van de vorige legislatuur. Destijds heeft de toenmalige minister van Defensie Pieter De Crem aan de toenmalige Chef Defensie formeel gevraagd om een prospectie in het kader van een mogelijke vervanging van de F-16 op te starten. Aanvankelijk gebeurden die prospectieactiviteiten veeleer op een ad-hocbasis, zowel door mensen van de staf van de Luchtcomponent als door mensen van MR Sys A, de materieelbeheerders.

Het is pas sinds de nieuwe legislatuur, met de nieuwe regeerverklaring, dat door middel van een officieel mandaat van de Chef Defensie een nieuwe entiteit werd opgericht binnen de Defensiestaf, zijnde ons bureau, om de prospectieactiviteiten voort te zetten maar dan wel op een fulltime basis.

Wij hebben de prospectie verder gevoerd in 2014 en 2015. Wij zijn op bezoek geweest bij de verschillende kandidaten, wij hebben de nodige contacten gelegd, wij zijn nagegaan wat de mogelijkheden waren, wij zijn ook beginnen nadenken over het verwervingsproces: wie moet wat wanneer doen enzovoort. Dat hebben wij allemaal uitgelegd aan de commissie, zowel in 2015 als in 2016, wat dan heeft geleid tot het verslag van de parlementaire hoorzitting van 24 februari 2016. Onderweg hebben wij natuurlijk ook aan de mensen van het kabinet de nodige input gegeven. Aan de mensen die de fameuze nota van 2015 aan het maken waren ter voorbereiding van de beslissing van de kern in 2015 hebben wij ook ons deel, zijnde het deel over de vervanging van de F-16, bezorgd. Dat is in wezen dezelfde informatie als degene die u in de commissie in 2016 hebt gekregen.

Zoals al meermaals is gezegd vandaag, heeft de kern op 22 december 2015 beslist om de F-16's te vervangen.

Op dat ogenblik werd ons gevraagd om concreet te beginnen nadenken over een lastenboek, wat dan nadien een Request for Government Proposal (RfGP) werd genoemd.

Midden 2016 heeft de Ministerraad de preambule van de Strategische Visie goedgekeurd en werd de Strategische Visie gepubliceerd. Daarmee werd ook het inzetkader bekend en wisten wij in welke soort omstandigheden de nieuwe vliegtuigen zouden moeten dienen. Daarmee hadden wij eigenlijk alles in handen om de RfGP volledig verder uit te werken.

Zoals u weet, hebben wij dan op 8 maart 2017 het dossier voorgesteld in de commissie voor de Legeeraankopen en -verkoop.

Wij hebben daar een positief advies gekregen en daarna heeft de Ministerraad op 17 maart 2017 toegezegd om het lastenboek of de RfGP uit te sturen naar de vijf kandidaten. Dat is ook gebeurd op maandag 20 maart 2017. De minister heeft de RfGP online geplaatst, wat nooit eerder ergens is gebeurd, voor zover wij weten.

Tussen maart 2017 en september 2017 hebben wij de RfGP verder besproken met de kandidaten en in september 2017 hebben wij initiële offertes binnengekregen. Op basis daarvan hebben wij verder genegotieerd met de kandidaten, wat heeft geleid tot een paar *best and final offers* (BAFO's), die wij op 14 februari 2018 hebben ontvangen. Sinds wij de BAFO's hebben ontvangen, zijn wij gestart met de eigenlijke evaluatieactiviteiten. Dat zal leiden tot een gemotiveerd resultaat dat op termijn aan de regering zal worden voorgesteld.

Al die tijd, van 2014 tot en met vandaag, zijn wij degenen geweest die uitvoering geven aan de reeds genomen politieke besluiten.

Dat wil ik toch even heel duidelijk stellen. Voor zover wij dat kunnen inschatten, zijn er tot hertoe toch al wat politieke besluitvormingsmomenten geweest. Wij tellen er minstens acht: een beslissing van de kern, vier formele beslissingen van de Ministerraad en drie stemmingen in het Parlement. Dat zijn dus acht momenten waarop de politiek aan Defensie zegt dat het proces voor de vervanging van de F-16's in gang moet worden gezet. Wij doen dat. Het is onze job om dat uit te voeren, meer niet.

Tot voor 17 maart 2017, dus tot voor de beslissing van de Ministerraad, zaten wij in de prospectiefase, wat maakt dat onze processen en werkwijze iets minder vastlagen en minder formeel waren, omdat men in een prospectiefase nu eenmaal alle kanten uit moet kunnen gaan. Sinds 17 maart 2017 zitten wij in een gans

andere situatie. Vanaf dan begint er een formeel aankoopproces, een formele overheidsopdracht. Dat is iets helemaal anders: dat is zeer strikt, zeer formalistisch, zeer gereguleerd. Dat begint met het uitsturen van een lastenboek, wat leidt tot het ontvangen van offertes en eindigt met de evaluatie.

In de hele periode tussen het uitsturen van het lastenboek en het presenteren van de evaluatie mogen wij ons niet laten afleiden door andere zaken dan die zaken die RfGP- of offertegerelateerd zijn, want dat zou er op neerkomen dat wij *en cours de route* de gunningscriteria wijzigen, wat niet mag. Het is belangrijk om te beseffen dat wij ons tussen het uitsturen van de RfGP en het presenteren van de evaluatieresultaten aan de regering beperken tot enkel dat aspect van de zaak. Wij mogen ons niet laten afleiden door wat daarbuiten gebeurt.

Op het einde van de rit zullen wij het evaluatierapport voorleggen aan de regering. De regering doet daarmee op dat ogenblik wat zij denkt daarmee te moeten doen. Het is aan de regering om daar al dan niet gevolg aan te geven. Ons evaluatierapport en ons gunningsverslag zullen maar een input zijn. De regering kan natuurlijk ook andere zaken in overweging nemen. Dat beseffen wij maar al te goed.

Ik zeg dit allemaal met het oog op de vragenronde. Niet om onze verantwoordelijkheid te ontlopen, maar net om die verantwoordelijkheid correct te kaderen.

Het is dus niet aan ons om de vervanging van de F-16 te rechtvaardigen. Dat hebben wij nooit moeten of willen doen, en dat kunnen wij ook niet doen. Dat hebben anderen voor ons gedaan. Wij doen de uitvoering van dat gegeven.

Voorts zijn wij de enige twee personen in de zaal die kennis hebben genomen van de offertes. U zult begrijpen dat dat ons in deze context in een ietwat ongemakkelijke positie stelt. De wet op de overheidsopdrachten is immers heel duidelijk: zolang de aanbesteding loopt, mogen wij geen informatie verstrekken aan derden, laat staan in een publiek forum, over de inhoudelijke aspecten van de offertes. Ik hoop dus dat u begrip zult kunnen opbrengen voor de beperkingen die het wettelijk kader ons in deze context oplegt.

Mevrouw de voorzitter, als u mij toestaat, zou ik, vooraleer wij naar de vragen overgaan, even willen terugkomen op wat daarnet is gezegd door kolonel Decrop.

Ik vind het heel spijtig dat ik dat moet doen terwijl hij niet aanwezig is, maar het is nu zo. Ik kende kolonel Decrop helemaal niet, dus ik kan geen goed of kwaad woord over hem zeggen. Ik heb met hem nooit vergaderd. Ik weet echter wel wat hij daarnet heeft gezegd en dat wil ik toch even kaderen, want hij gebruikt daar informatie die afkomstig is van ons bureau, dus ik denk dat ik het recht heb om dat even te kaderen.

Kolonel Decrop hangt heel zijn exposé op aan het feit dat hij denkt, dat was ook nieuw voor mij, dat Defensie zo'n 900 miljoen kan besparen over zes jaar. Dat is de beginthese van heel zijn exposé. Hij komt tot die 900 miljoen door te vertrekken van de 80 miljoen werkingskosten F-16 van vandaag. Hij doet daar 20 miljoen bij omdat het oude vliegtuigen zijn. Hij zet dat af tegen de 250 miljoen die het nieuwe vliegtuig zou kosten. Een verschil van 150 miljoen, maal zes, geeft 900 miljoen. Dat is zijn beginthese.

Laat ons even spreken over die twee getallen: 80 miljoen en 250 miljoen.

Die 80 miljoen is een gekend gegeven, dat zijn getallen die geregeld terugkomen, ook in parlementaire discussies. Dat is effectief de zuivere werkingskost van de F-16. Afgerond gaat het over 50 miljoen voor wisselstukken en onderhoud, en 30 miljoen fuel. Dat is die 80 miljoen.

Van waar komt dan die 250 miljoen?

Voor die 250 miljoen ga ik geen getallen uitvinden want ik verwijs gewoon naar het verslag van de parlementaire hoorzitting van 2016. Daar is die fameuze notie van 15 miljard ontstaan. Die 15 miljard – dat is misschien klein nu, maar u moet gewoon de hoofding even terug oproepen op het internet – is de som van alle getallen die wij toen op dat tabelletje hebben gezet. In die 15 miljard, moet u weten, zit nog voor 1 miljard kosten F-16. De resterende kosten tot en met 2029, zijnde, en ik rond af, 600 miljoen werkingskosten, 350 miljoen personeelskosten en nog 60 miljoen resterende investeringskosten. Dat is 1 miljard. In die 15 miljard zitten ook 4 miljard investeringskosten voor het nieuwe vliegtuig – 3,5 miljard initiële investeringskosten en 500 miljoen voor de periode tussen 2031 en 2058 aan tussentijdse

modificaties. Dus, 1 miljard F-16 en 4 miljard investeringen, dat maakt dat er 10 miljard overblijft. 10 miljard gedeeld door 40 is effectief 250 miljoen. Vandaar komt die 250 miljoen euro die kolonel Decrop vermeldde.

Hij zet die 80 miljoen af tegen die 250 miljoen. Maar in die 250 miljoen zit veel meer dan enkel onderhoud, wisselstukken en brandstof. In die 250 miljoen zit voor 100 miljoen personeelskosten, die er altijd zal zijn. 4 miljard op 40 jaar. 2 500 militairen per jaar aan 40 000 euro per jaar. In die 250 miljoen, die hij tegenover die 80 miljoen zet, zit ook 100 miljoen personeelskosten. Daar zit ook 20 miljoen per jaar in om de twee vliegbases draaiende te houden – infrastructuur, werking, rollend materieel. Daar zit ook 15 miljoen per jaar in om die tussentijdse modificaties te doen.

Ik vind die getallen niet uit. Dat zijn getallen die in het verslag van de parlementaire hoorzitting van 2016 staan.

Als u echt appels met appels wilt vergelijken, moet de heer Decrop beginnen met 80 miljoen plus 20 miljoen – zegt hij zelf, want het zijn oude vliegtuigen – plus 100 miljoen plus 20 miljoen en plus 15 miljoen. Dat schiet er van die 900 miljoen niets over. Dat is de basis van zijn hele redenering.

Ik wou dit toch even meegeven.

**02.02 Hendrik Bogaert (CD&V): (...)**

**02.03 Harold Van Pee:** De laatste minuut?

Hij zet 80 miljoen af tegen 250 miljoen. Die 80 miljoen is 50 miljoen onderhoud en wisselstukken, en 30 miljoen *fuel*. Die activiteiten zitten even goed in de 250 miljoen die wij destijds hebben vooropgesteld voor het nieuwe vliegtuig, op jaarbasis. In die 250 miljoen zit ook 100 miljoen kosten voor het personeel – 2 500 militairen aan 40 000 euro per jaar, zo wordt er gerekend. In die 250 miljoen zit ook 20 miljoen werkingskosten van de twee vliegbases – al wat rollend materieel betreft, infrastructuur, groenvoorzieningen en noem maar op. Alles wat nodig is om twee vliegbases operationeel te houden. Daar zit ook in – ik vind die getallen niet uit, ze staan hier – 600 miljoen voor updates over een periode van 40 jaar. Dat is 15 miljoen per jaar.

Tel dit allemaal op – 80 plus 20 plus 100 plus 20 plus 15... Wij zijn hier met afgeronde bedragen bezig. Ik wil gewoon zeggen dat die 900 miljoen er niet is. Nochtans is dat de basis van heel zijn exposé.

Ik moet mijn woorden wikken, maar ik vind het vreemd dat een luitenant-kolonel ingenieur dergelijke rekenfouten kan maken. Ik wik mijn woorden. Ik ken hem niet, ik gun hem het voordeel van de twijfel. Misschien heeft hij zich gewoon goed vergist. Maar het is dan toch wel een belangrijke vergissing om te maken ten aanzien van het Belgische Parlement. Daar zal ik het bij houden.

Ik wil nog eventuele vragen beantwoorden.

**02.04 Georges Dallemagne (cdH):** Colonel Van Pee, je voudrais intervenir sur votre rapide démonstration qui détruirait celle du colonel Decrop.

Ce qui m'étonne, c'est que ses supérieurs n'ont rien dit. Ils n'ont avancé aucun chiffre, ils n'ont absolument pas contredit le colonel Decrop. Ils ont même été jusqu'à dire que la vérité se situait peut-être entre les deux. Je suis quand même surpris que vous, qui êtes dans un programme ACCaP, fassiez tout ce travail qu'aurait du faire vos collègues de la division opérationnelle et qui ne le font pas. Il faudra faire la lumière sur tout cela et voir où sont les pommes et où sont les poires, pour reprendre votre expression.

Finalement, à vous entendre, l'achat d'un F-35, cela ne coûte pas plus cher que de faire voler un F-16. Selon vous, il n'y a aucun problème ni aucun impact budgétaire!

Je suis surpris parce que vous dites qu'il fait le calcul sur les 10 milliards mais il peut le faire aussi sur les 4 milliards d'investissement. Il faut compter ces 4 milliards mais vous ne les avez plus comptés dans votre calcul. Vous les oubliez mais il faut les compter! Cela fait quand même 100 millions par an en plus.

Je regrette qu'il n'y ait pas de contradiction, qu'il ne soit plus là pour vous dire comment il a fait son calcul. Vous supposez qu'il a fait son calcul à partir des 10 milliards mais il ne nous en a pas parlé. Il semble qu'il y



ait certaines données que vous n'intégrez pas dans votre calcul.

Je suis surpris d'entendre que l'ACCaP fasse cela car ce n'est pas son boulot! C'est plutôt le boulot de la hiérarchie du colonel Decrop, et qui ne l'a pas fait tout à l'heure.

Deuxièmement, vous dites qu'il ne faut pas que vous vous laissiez distraire. Vous l'avez fait quand même un petit peu. Je voudrais que vous refassiez la chronologie. À quel moment apprenez-vous que des études sont en cours? Visiblement, vous intervenez – ou quelqu'un de l'ACCaP – auprès de Lockheed Martin en disant: "Qu'est-ce que c'est que ces études? On laisse entendre que vous faites des études pour prolonger les F-16 alors que de l'autre côté, vous souhaitez nous vendre de nouveaux avions." Nous avons des documents qui disent qu'il y a eu des interventions en ce sens.

Quelle est la nature de vos interventions? À quel moment? Comment vous inquiétez-vous de ces études menées?

**02.05 Hendrik Bogaert** (CD&V): Ik had graag een vraag gesteld aan kolonel Van Pee.

Het was een boeiende hoorzitting tot nu toe. Ik probeer het samen te vatten.

Er zijn twee scenario's.

Er is de hard SLEP waarvan wij weten dat de kostprijs ongeveer 2,4 miljard euro is. U kunt zeggen dat dit een rationele beslissing was van de regering in 2015. Zij had twee opties: ofwel voortdoen en moderniseren met een kostprijs van 2,4 miljard, ofwel nieuw materieel aankopen met een kostprijs van ongeveer 3,6 miljard. In equivalenten naar een wagen zou men kunnen zeggen dat men ofwel een nieuwe wagen kan kopen voor 36 000 euro of met de bestaande wagen voortrijden, maar dan kost dat 24 000 euro. Als ik de afweging maak, kan ik de vraag stellen waarom ik dan geen nieuwe wagen koop. Tot daar kan ik goed volgen.

In 2017 en 2018 komt plots een nieuwe optie naar voren. Die nieuwe optie wil dat men met de oude wagen kan blijven rijden. Luitenant-kolonel Decrop zegt dat dit eigenlijk praktisch niets kost. Wat wij vandaag hebben geleerd van Lockheed Martin is dat de historische data niet zo'n groot probleem vormen als zij IAT-trackers op elk vliegtuig kunnen plaatsen en die data gedurende twee tot drie jaar kunnen verzamelen. Op basis daarvan kan dan worden gekeken of de *severity factor* al dan niet beneden de 1 blijft.

Ik heb begrepen dat daar een belangrijk risico aan verbonden is, omdat wij nu in conflicten actief zijn waardoor wij, heel paradoxaal, "rustiger vliegen dan in vreedstijd" als er wilde trainingsvluchten worden uitgevoerd om onze piloten goed te trainen. Deze laatste veroorzaken meer slijtage aan de vliegtuigen.

Tot zover de samenvatting.

Het is spijtig dat luitenant-kolonel Decrop niet aanwezig is. Stel dat u kritiek zou moeten geven op de tweede optie die ergens toch aantrekkelijk lijkt. Inderdaad, wat zijn de puzzelstukken? Men kan *trackers* plaatsen op de vliegtuigen en na twee tot drie jaar blijft dit in principe onder de 1. Dit kost ook praktisch niets; misschien 10 of 15 miljoen euro. Wat zijn uw punten van kritiek op deze optie, naast heel de heisa over de informatie die het Parlement had moeten bereiken?

Iedereen die hier nu al gedurende tien of elf uren zit, zal ook wel vinden dat dit allemaal interessant is en dat wij dat veel vroeger hadden moeten weten, maar dat is een ander hoofdstuk.

Puur naar het dossier zelf, welke salvo's lost u als kenner op de optie B? Wat zijn volgens u de zwakke punten van die optie?

**02.06 Alain Top** (sp.a): Kolonel, mijn eerste vraag gaat specifiek over de voorbereiding van het exposé van generaal Debaene voor de commissie van vrijdag laatstleden. Hebt u hem daarbij op de een of andere manier geholpen?

Ten tweede, was u op de hoogte van de twee studies van Lockheed Martin, waarnaar werd verwezen?

Mijn derde vraag, die mij werd ingegeven door generaal Debaene die hier gezegd heeft dat wij die vraag aan

u moesten stellen, betreft de voorbereiding van de geclassificeerde nota, in oorsprong voor het IKW van november 2015. Wie heeft daar de pen vastgehouden? Wie heeft de voorbereiding gedaan? Hebt u dat gedaan of het ACCaP? Gebeurde dat alleen of met de medewerking van andere personen van de Defensiestaf? Zo ja, met wiens medewerking?

Tot daar mijn drie vragen, maar ik heb nog een bedenking. Het is nu al laat, collega Bogaert. Wij vergaderen al bijna twaalf uren. De tijd gaat snel en wij moeten proberen te tellen.

**02.07 Hendrik Bogaert (CD&V): (...)**

**02.08 Alain Top (sp.a):** Het is het tellen dat moeilijk wordt in deze commissie.

**02.09 Dirk Van der Maelen (sp.a):** Zijn dat 12 actuele uren?

**02.10 Alain Top (sp.a):** Equivalent!

Ik heb al veel cijfers gehoord, gaande van miljoenen tot miljarden, waarheidsgetrouw of minder waarheidsgetrouw en meer of minder gefundeerd.

U trekt bijvoorbeeld de cijfers van luitenant-kolonel Decrop in twijfel. Hij kan u nu echter niet tegenspreken. Wij zullen nu niet verder discussiëren over de cijfers, maar ik heb wel een bedenking. Er worden zo snel cijfers en ramingen naar voren gebracht dat het voor ons niet gemakkelijk te volgen is en de juiste cijfers te krijgen. Zelfs de minister heeft het soms moeilijk om de juiste cijfers te citeren, net als de voorzitter soms, en er zijn er nog, als het om de juiste cijfers gaat. Er had veel vroeger een debat over de grond van de zaak moeten plaatsvinden in de Kamer. Dan zou het Parlement zich nu niet zoveel vragen moeten stellen en zou het ten minste hebben geweten wat de inhoud van het dossier was.

Om maar een voorbeeld te geven. De laatste spreker was iemand van de US Air Force, die zelf een bedrag van 1 miljard heeft geciteerd en daarvan zei dat het een ruime en ruwe schatting was om ons duidelijk te maken dat men in veel geld moet voorzien voor de upgrade.

Ik wil maar aangeven dat hier met cijfers wordt gegooid. Dit bevestigt de vraag van daarnet van mijn collega, om ons correcte ramingen en budgetten te presenteren met gefundeerde cijfers, want zo gaat het niet.

**02.11 Dirk Van der Maelen (sp.a):** Ik heb een vraag voor kolonel Van Pee en een vraag voor luitenant-kolonel Lauwereys.

Kolonel Van Pee, uit het intern onderzoek blijkt dat u op 15 mei een mail hebt gestuurd naar uw collega, kolonel Letten, zeggende dat de minister van Defensie moest worden verwittigd. U geeft als uw persoonlijke mening aan kolonel Letten dat de minister van Defensie moet worden ingelicht. Uiteindelijk is dat echter niet gebeurd. Hebt u zich laten ompraten, of zijn er andere redenen waarom u dat achteraf, toen bleek dat kolonel Letten dat niet deed, uiteindelijk ook niet hebt gedaan?

Luitenant-kolonel Lauwereys, u bent niet gehoord in het intern onderzoek noch in de externe audit, hoewel wij uit het mailverkeer van het intern onderzoek vaststellen dat uw naam een paar keer voorkomt als geadresseerde van mails. Ik was dat vergeten en heb dat in de loop van de dag gezien, anders had ik het wel gevraagd aan generaal Robberecht of aan de FIA. Bent u gehoord in het kader van een van die twee onderzoeken?

**02.12 Julie Fernandez Fernandez (PS):** Madame la présidente, je voudrais, tout d'abord, m'associer à mon collègue, Georges Dallemagne, qui regrette que la seule confrontation des chiffres de M. Decrop ait été faite par M. Van Pee alors que, pendant plusieurs heures, ont été présents ici six ou sept hauts gradés de l'armée. Si ces derniers ont exprimé des doutes, ils n'ont pas été en mesure d'apporter d'autres chiffres.

Cela dit, j'aurais voulu savoir, messieurs, quand vous avez eu connaissance de manière officielle ou officieuse des rapports de Lockheed Martin.

Vous confirmez le chiffre de 15 milliards et j'ai entendu la répartition que vous faites. On sait, aujourd'hui, qu'il n'y a plus que deux candidats officiellement en lice pour le remplacement des avions. Se pose aussi la

question de l'urgence de la décision. Sans vouloir vous mettre en difficulté, pourriez-vous me faire part de votre sentiment? Puisqu'il n'y a pas d'urgence imminente à remplacer les avions, ne pensez-vous pas, au vu de votre expérience et de votre connaissance du dossier – je ne vous demande pas de me fournir des éléments que vous ne pouvez pas dévoiler – qu'il conviendrait d'attendre deux ou trois ans afin de voir, demain, si d'autres possibilités ne viennent pas sur table. Je répète que c'est ce que vont faire les Américains, même s'il ne s'agit pas des mêmes avions, comme cela a été expliqué tout à l'heure.

**02.13 Peter Buysrogge** (N-VA): Kolonel, ik heb een concrete vraag over dezelfde thematiek, dus met betrekking tot uw contact met luitenant-kolonel Decrop.

U stelt dat u hem niet kende en dat u toen de mail hebt ontvangen. Wat hebt u met die mail gedaan? Hebt u op de een of andere manier actie ondernomen? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet? Hoe hebt u de inhoud van de mail geïnterpreteerd?

**02.14 Veli Yüksel** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik heb een drietal vragen.

Eerst en vooral wil ik terugkeren naar de vergadering van deze ochtend, toen de stafchef zei dat de beslissing om een vervanger te zoeken voor de F-16's werd genomen op 17 maart 2017, met de lancering van de RfGP. Hij zei dat er op dat moment voor hen eigenlijk geen weg terug meer was.

Ik wil even teruggaan naar de IKW-nota van november 2015. Ik heb dat vandaag al een paar keer gevraagd. Wie heeft die nota opgesteld?

Volgens luitenant-kolonel Decrop heeft het ACCaP deze nota opgesteld. U bent teamverantwoordelijke. Hebt u die nota opgesteld? Hebt u input gevraagd van andere diensten bij de luchtmacht, bij Defensie?

Wat mij vooral intrigeert, zijn de cijfers die daarin zijn opgenomen, namelijk een gewone update van 1,2 of 1,3 miljard en een zwaardere update van 2,3 miljard. Als men die twee cijfers samen neemt, is de keuze snel gemaakt. De vraag is alleen hoe betrouwbaar deze cijfers zijn. Kunnen wij ergens vergelijken? Hebt u dat laten verifiëren?

Ik verwijs naar het parcours dat Nederland op dat vlak heeft afgelegd. De Nederlandse Defensie heeft in 2001 en 2008 een kandidatenvergelijking gemaakt. Daarbij heeft Defensie zich laten bijstaan door Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek (TNO) en door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR). Voorts hebben zij zich laten begeleiden door de auditdiensten van Defensie en van Economische Zaken. De Nederlandse Tweede Kamer heeft bovendien een onafhankelijke, externe firma daarop gezet om de cijfers te analyseren naar objectiviteit.

Mijn vraag, kolonel Van Pee, is hoe reëel de cijfers zijn die in de nota werden gebruikt? Het is een open vraag. Wij, het Parlement, hebben die nota nooit gezien. Werd de regering misleid? Heeft de regering een beslissing genomen op basis van juiste cijfers?

Ik heb nog een vraag met betrekking tot heel de kwestie over de twee memo's van Lockheed Martin in april 2017 en februari van dit jaar.

Uw naam komt voor in mailverkeer. Op een bepaald moment is er communicatie tussen u en kolonel Letten. U zegt dat het kabinet moet worden ingelicht over de mail van luitenant-kolonel Decrop. Wat later wordt er weer gemaïld tussen kolonel Letten en u, om te zeggen dat van de levensduurverlenging boven de 8 000 uren geen sprake kan zijn. Hebt u iets gedaan met de informatie over de memo's? Uit het overzicht van de mails kan ik alleen maar afleiden dat u die informatie politiek relevant vond, maar hebt u uw oversten daarover ingelicht? Hebt u de DG MR ingelicht? Hebt u de CHOD ingelicht over het feit dat u dit politiek gevoelige informatie vond?

Tot daar mijn vragen.

**02.15 Peter De Roover** (N-VA): Kolonel Van Pee, wij hebben al heel wat volk gezien vandaag. U was één van de meest transparante sprekers in het gebruik van cijfers en cijfergegoochel. Bij de andere sprekers hebben wij niet zo keurig kunnen natellen waar de getallen vandaan komen. Dat siert u. U hebt van de gelegenheid meteen gebruik gemaakt. Ik hoop dat er her en der nog iemand van het brede publiek de hoorzitting volgt, want waar het vreemde getal van 15 miljard vandaan komt, mocht ook nog wel eens even

gezegd worden. De oppositie goochelt daar op de meest bizarre manier mee, zoals wij ongeveer dagelijks in de media kunnen vaststellen. Ik dank u daarvoor.

Er zijn nog vragen gesteld naar cijfers. Als u daar even sterk op antwoordt als daarnet, maken wij hier nog een heel mooi einde van de dag mee.

Ik wil nog een vraag stellen die nog niet naar voren kwam en die een randvraag is.

Wij weten uit het verleden hoezeer er bij belangrijke legeraankopen beïnvloeding is geweest door kabinetten en van politieke zijde. Wij weten hoe er bij bepaalde aankopen van de eeuw — wij hebben zelfs meer aankopen van de eeuw dan eeuwen — nogal eens scheve schaatsen worden gereden en hoe duidelijke politieke interventies voorbijgaan aan de kwaliteit van het dossier. Dat is iets wat wij in dit geval vanzelfsprekend willen vermijden en dat is ook de bedoeling van de regering.

U staat aan het hoofd van het projectbureau ACCaP. Welke verhouding hebt u in uw dagelijkse ervaring en bezigheden met het kabinet en met de politieke wereld, bij het uitdokteren van wat de beste oplossing moet zijn voor deze zeer belangrijke legeraankoop?

**02.16 Harold Van Pee:** Madame la présidente, monsieur Dallemagne, pourquoi est-ce l'ACCaP qui a présenté des chiffres aujourd'hui?

La réponse est simple: je suis convaincu que ces 900 millions n'étaient pas connus par mes collègues, au moment où le colonel Decrop a présenté ses chiffres. Ce faisant, il était normal qu'ils ne soient pas en mesure de réagir. Pour ce qui me concerne, j'ai eu le temps de réfléchir. Par ailleurs, j'ai utilisé nos chiffres; je les connais bien. Les 250 millions ne sont pas nouveaux. C'est nous qui vous les avons expliqués, le 24 février 2016.

J'espère ainsi avoir répondu à votre question.

**02.17 Georges Dallemagne (cdH):** Je voudrais simplement faire une petite remarque.

Comme vous l'avez dit, ces chiffres étaient publics et ils ont été présentés ici. Ils en avaient donc connaissance. Ce faisant, je ne comprends pas pourquoi ils n'ont pas réagi comme vous.

**02.18 Harold Van Pee:** Moi non plus.

**02.19 Georges Dallemagne (cdH):** Nous sommes bien d'accord.

Pour les pommes et les poires, les prunes, etc., vous n'avez pas intégré, dans vos rapides calculs, les 4 milliards d'investissement supplémentaires?

**02.20 Harold Van Pee:** Si on veut comparer des poires et des poires, il faut tenir compte des frais d'investissement. En effet, les Américains ont dit qu'il y en aurait.

**02.21 Georges Dallemagne (cdH):** Je voulais simplement dire – je rejoins la remarque de mon collègue, Alain Top – qu'il n'est pas très sain, ni très bien de travailler comme on le fait maintenant.

En effet, à 22 h 40, on apprend qu'un calcul démontrerait que.... Ce qui fait dire à mon collègue de la N-VA que "tout s'écroule". Tout cela n'est pas très sérieux! Cela commence à ressembler à n'importe quoi!

J'ai dénoncé la manière dont ces auditions sont menées au pas de charge. On peut constater que nous n'avons plus en face de nous les interlocuteurs qui nous auraient permis d'avoir une discussion sereine.

Cela commence à ressembler à n'importe quoi. On balance des millions, ce qui fait dire que tout s'effondre. Trouvez-vous que c'est un travail sérieux pour un dossier aussi lourd? On aurait mieux fait de s'arrêter. *(Tumulte)*

(...): (...)

**02.22 Georges Dallemagne (cdH):** Je réagis.

Vous n'êtes pas les seuls à pouvoir commenter! Comme vous, je commente, je démonte, et tout votre argument s'effondre d'un seul coup.

**02.23 Harold Van Pee:** Monsieur Dallemagne, vous avez dit que j'avais contacté Lockheed Martin après avoir pris connaissance de leur mémo. Je pense qu'il existe une confusion.

**02.24 Georges Dallemagne (cdH):** Vous n'avez eu aucun contact avec Lockheed Martin?

**02.25 Harold Van Pee:** Si, j'ai des contacts presque journaliers.

**02.26 Georges Dallemagne (cdH):** Mais pour ce qui concerne ces deux études?

**02.27 Harold Van Pee:** Ni concernant le mémo de 2017, ni concernant celui de 2018 que je n'ai d'ailleurs jamais reçu.

Mijnheer Bogaert, u vraagt mij wat ik denk over hard SLEP versus sloft SLEP en optie B. Ik denk daar niets over, want het is niet aan mij om daar iets over te denken.

Als ik misschien al even mag spreken over de fameuze IKW-nota van november 2015, die hebben wij niet geschreven, laat dat duidelijk zijn.

Ik heb die nota waar al die opties in beschreven worden, voor het eerst gezien, toen de FIA mij die gegeven heeft. Dat is gewoon hoe de zaken staan. Toen ik bij de FIA op interview ging, heeft men mij die nota voorgeschoteld, omdat men die had gekregen, veronderstel ik, van het kabinet, nadat de minister die had verspreid hier in de Kamer. Men vroeg mij wat ik dacht van wat in die nota van 2015 stond. Ik heb naar waarheid gevraagd of ik die eerst even mocht bestuderen en dat ik nadien per e-mail zou laten weten wat ik daarvan dacht. Dat werd trouwens ook opgenomen in het verslag van de externe audit, zoals u weet.

Ik heb in die nota natuurlijk stukken herkend, stukken die wij inderdaad hadden geschreven. Dat zijn die stukken die betrekking hebben op het dossier vervanging F-16, omdat dat een van de opties was. Wij hebben in 2014-2015 een prospectie gedaan. Dus die informatie zat inderdaad bij ons en wij hebben die aangeleverd voor dat deel van de nota.

Hoe is dat gebeurd? Dat is gebeurd zoals het gebeurd is voor alle andere dossiers die destijds ter sprake kwamen en die geleid hebben tot de Strategische Visie. Bij de Defensiestaf zijn er bij de *governance and policy section* op de verschillende niveaus *feasibility teams* Air, Land, Marine. Die hebben elk op hun niveau informatie opgevraagd. Wij hebben dus nooit rechtstreeks informatie gegeven aan het kabinet, dat is altijd via dat *feasibility team* Air GPS gegaan, en zij bezorgen de informatie aan het kabinet, waar dat dan allemaal wordt bijeengebracht en waar er dan een politieke saus over wordt gegoten. Uiteindelijk is het een politiek document.

Een IKW-document is per definitie een document van de interkabinettenwerkgroep; het is geen document van de Defensiestaf. Ik heb het voor het eerst gezien toen de FIA mij dat document heeft gegeven. Daar zitten stukken in die ik herken en die wij zelf hebben geschreven. Dat is ook maar normaal, omdat wij de knowhow hadden en de prospectieresultaten hadden betreffende het gedeelte vervanging F-16, omdat dat een van de opties was, die daar aan bod kwamen.

Mijnheer Top, u had een paar zeer concrete vragen.

Heb ik generaal Debaene bijgestaan bij de voorbereiding van zijn uiteenzetting van afgelopen vrijdag? Neen, dat is heel duidelijk.

Heb ik dat memo van 2017 gekregen? Ja.

Heb ik de memo 2018 gekregen? Neen, nooit gehad.

Over de nota van de IKW heb ik juist gesproken.

Had het debat sneller moeten worden gevoerd en wordt er niet te veel met cijfers gegoocheld? Dat is net wat

wij in 2016 probeerden te vermijden. Wij zijn in 2015, op onze vraag trouwens, naar het Parlement gekomen om de prospectieresultaten te kunnen toelichten. Zoals u weet gaat dat document van 50 tot 60 bladzijden voor een groot deel over kosten en definities van kosten, net omdat wij die problemen proberen te vermijden. Die 15 miljard euro is daar ontstaan.

Mijnheer Van der Maelen, ik denk dat u daarvoor krediet kunt krijgen want u hebt daartoe de aanzet gegeven. Wij zijn in 2015 voor het eerst in deze commissie geweest. U hebt toen gezegd: "Ik wens dat u de volledige kosten in rekening brengt". Niemand heeft ons verplicht om daarop in te gaan. Wij hebben dat toch gedaan omdat dit belangrijk is. Wij zijn dat in februari 2016 komen voorstellen. Daar is die 15 miljard euro ontstaan. Voor alle duidelijkheid, in die 15 miljard euro zitten 4 miljard euro personeelskosten voor 2 500 militairen gedurende 40 jaar en tal van andere kosten naast de zuivere vervangkosten. Wij hebben toen gezegd dat die vervanging neerkomt op een eenmalige investering van 3,5 miljard euro. Daarnaast zijn er ook eenmalige werkingskosten die vooral toe te schrijven zijn aan het feit dat heel ons personeelsbestand moet worden omgeschoold naar een nieuw type toestel. Al wat daarbuiten valt, zijn kosten die men vandaag ook heeft voor de F-16.

Zal het nieuwe toestel meer kosten dan het huidige toestel? Dat zal moeten blijken uit de evaluatie van de offertes. Ik zal het daar voorlopig bij houden. Als u het ons toestaat om die evaluatie te komen presenteren, kunnen we daar heel uitgebreid op ingaan.

Er blijft nog één, niet onbelangrijke vraag over.

Uit het intern onderzoek zou blijken dat ik op 15 mei een mail aan kolonel Letten heb verstuurd met de vraag om het kabinet toch in te lichten. Dat was geen mail. Het was een contact met kolonel Letten op 15 of 16 mei, ik weet niet meer precies welke dag.

Ik was verbaasd, net zoals de andere bestemmingen van de mail, om die mail te ontvangen van kolonel Decrop. Ik weet wie hij is, wat zijn functie is, maar ik ken hem niet persoonlijk. Ik vond de opzet van zijn mail zeer vreemd, ik wik mijn woorden, om dat niet naar zijn directe hiërarchie te sturen maar naar mensen die daar in se niets mee te maken hebben, zeer breed naar het ACCaP-bureau en de twee andere divisies binnen de DG MR.

Peter Letten, of zijn team, heeft mij vrij snel uitgelegd dat het inhoudelijk om niet veel gaat. Ik denk dat dit vandaag wel duidelijk is geworden. Dat was voor mij vrij snel duidelijk. Een paar dagen later, met de interne mail van Decrop aan Letten, kreeg ik daarvan ook bevestiging van de mensen in kwestie. Het was voor mij vrij duidelijk dat het inhoudelijk om niets ging.

Dan is het na 17 maart 2017. Ik moet op dat moment een proces van lopende overheedsopdracht beschermen. Ik vond dat dat geen normale mail was en dat het een boobytrapmail was. Ik vond – ik heb dit ook laten weten – dat die mail ooit tegen ons programma zou kunnen worden gebruikt, wat ook vrij profetisch bleek te zijn. Dat is ondertussen duidelijk geworden. Nogmaals, dat was niet wegens de inhoud, maar door de manier waarop die mail werd opgesteld en naar wie die mail werd gestuurd.

Kolonel Letten heeft mij gezegd dat het inhoudelijk niets voorstelde, dat interne tegenstellingen eraan ten grondslag lagen, ook zaken waarop zij vandaag niet hebben willen ingaan in publieke vergadering. Ik heb het daarbij gelaten, want ik wil mij niet moeien in de interne keuken van anderen.

Sowieso kan ik ook niet hiërarchisch over het hoofd van Peter Letten, die in een andere structuur werkt, naar de CHOD gaan. Ik kan niet zeggen dat ik hier iets heb, wat ik niet kan plaatsen, want ik heb het zelf niet gevraagd, ik heb het zelf niet bestudeerd. Het is voor mij heel moeilijk om te zeggen dat ik hier iets heb, maar dat ik niet weet wat. Ik heb het daarbij dus gelaten. Ik heb mij zeker niet laten ompraten.

Het was bovendien – dit hebben kolonel Decrop en kolonel Letten ook gezegd – een hele drukke tijd, ook voor ons. In de periode tussen 10 en 19 mei hadden wij onze eerste bilaterale contacten met de vier kandidaten. Die maandag hebben wij de Fransen gezien van 's morgens vroeg tot 's avonds laat, dinsdag de Zweden, woensdag de Engelsen en donderdag de Amerikanen. Dat zijn toch wel belangrijke gesprekken. Dat waren onze eerste bilaterale gesprekken. Dat moet in de dagen daarvoor zeer goed en uitgebreid worden voorbereid. Daarna moeten notulen worden gemaakt waarbij ieder woord en elke komma telt. In die weken waren wij dag en nacht met het vervangprogramma bezig en de kwestie was voor mij op dat ogenblik een onnodige afleiding.

Madame Fernandez Fernandez, vous avez posé quelque part la même question que M. Dallemagne. Je crois que j'y ai répondu.

Comment ai-je pris connaissance du mémo? Comme je l'ai dit, le premier mémo de 2017, c'est via le mail de M. Decrop. Je n'ai jamais reçu le mémo 2018.

Vous dites qu'en ce moment, il n'y a plus que deux candidats. Cela pose-t-il problème? Non. Si vous le voulez, je peux expliquer en détail. Je dirais qu'il n'y a rien de plus normal. Quand vous voyez ce qu'il se passe dans d'autres marchés, il est tout à fait normal qu'on envoie l'offre à cinq candidats. Ce sont souvent les mêmes cinq que dans notre cas. Il arrive très rarement qu'à la fin, il y ait plus de deux offres rentrées. C'est quelque chose de tout à fait normal parce que répondre à un RfGP comme le nôtre, cela ne se fait pas ainsi. Cela coûte de l'argent. Donc, il faut vraiment que les candidats s'investissent pour répondre à une offre pareille.

Les candidats connaissent évidemment très bien leur propre système. Il ne faut quand même pas sous-estimer la connaissance qu'ils ont des autres systèmes parce que, souvent, ils rentrent en compétition. Donc, sur des points spécifiques, ils sont vraiment en mesure de comparer leur système avec celui des concurrents. Si, à ce moment-là, les critères et les pondérations sont clairs et connus, ce qui, je crois, est le cas pour notre RfGP, ils sont en mesure de faire une auto-évaluation, c'est-à-dire une évaluation interne pour décider si cela vaut la peine pour eux de continuer. En effet, à ce niveau, personne ne veut perdre une compétition pareille parce cela porte quand même atteinte à la réputation. C'est donc tout à fait normal.

D'ailleurs, je suppose que c'est ce qu'il se passe dans d'autres domaines aussi. Je pense qu'il y a des bourgmestres ici. Si on envoie un appel d'offre à dix entrepreneurs pour une construction, il y a de fortes chances que vous n'ayez pas dix offres. Mais on voit, dans d'autres conditions, qu'il est tout à fait normal qu'à la fin, il n'y ait pas plus que deux offres. Je dirais même que dès le début, on savait quelque part qu'on n'allait sans doute pas en avoir plus de deux, peut-être trois mais peut-être aussi une seule. C'est tout à fait normal. Cela ne me tracasse pas plus que cela.

La compétition a joué. Trois sur cinq ont considéré ne pas avoir assez de chances de remporter le marché. C'est à eux qu'il faut demander les raisons de cette décision. Ils ne vont évidemment pas nous les dire. Au moment où on décide de se retirer d'un marché pareil, il faut se livrer à un exercice de *public relations* qui est assez difficile, c'est vrai, car personne ne va dire qu'il ne croit pas dans ses propres chances.

Cela pose donc problème surtout – et c'est la nouveauté dans notre cas – quand l'offre est rendue publique, parce que cela complique fortement les choses pour celui qui décide de se retirer du marché. En effet, tant que l'offre est classifiée, ce qui est le cas dans tous les autres marchés, on peut toujours dire "si seulement vous saviez ce qu'ils ont demandé" mais maintenant ils ne peuvent pas le faire parce que c'est public. Cela rend les choses un peu plus compliquées.

Mijnheer Buysrogge, ik heb op uw vraag reeds geantwoord.

Mijnheer Yüksel, ik heb ook op uw vraag geantwoord. Wie heeft de nota van 2015 opgemaakt? Dat was het kabinet van de minister van Defensie of de interkabinettenwerkgroep. Ik weet niet hoe dat juist gebeurt.

Zijn die cijfers correct? Een zeer pertinente vraag, maar een vraag waarop ik geen antwoord kan geven, want ik weet niet wat in die cijfers gegaan is. Ik weet dat er inputs zijn gegeven, maar wij zijn maar een van degenen die inputs hebben gegeven.

Een audit zoals gedaan is in Nederland, is niet gebeurd. Wij zijn altijd vragende partij geweest voor een audit. Dat is voor ons geen probleem.

De politieke relevantie van die mail van kolonel Decrop? Politiek relevant heb ik nooit gezegd. Ik vond dat dit potentieel een gevaar was voor het correcte verloop van een lopende aanbesteding. Het is mijn job om daarover te waken.

Mijnheer De Roover, de vraag naar beïnvloeding van het kabinet en mijn verhouding met het kabinet, waarschijnlijk bedoelt u de minister in het bijzonder, is, in zoverre ik dat kan inschatten, wat mij betreft altijd zeer professioneel geweest. De minister heeft op geen enkel moment geprobeerd om een of andere

kandidaat naar voren te schuiven. Daarin is hij altijd heel duidelijk geweest.

Ik vind soms dat wij een beetje de paria zijn als wij het kabinet binnenlopen. Niemand wil met ons spreken. Mensen willen absoluut vermijden dat er zelfs maar de minste schijn van beïnvloeding zou zijn. Dat gaat heel ver. Hij heeft heel sterke schotten ingebouwd tussen zijn kabinet en ons bureau, voor al het inhoudelijke. Voor al het procesmatige, wanneer gaan wij met een bepaald dossier naar de PCLA of de Ministerraad, daarvoor moeten wij natuurlijk bij hem zijn.

Er zijn ook andere aspecten in het dossier waarvoor wij via het kabinet moeten gaan. Ik denk bijvoorbeeld aan het hele gebeuren rond de ESI, de Essential Security Interests, de return voor de Belgische industrie. Dat vereist discussies op het niveau van meer dan één kabinet. Het kabinet van de heer Peeters is daarbij ook betrokken. Dat zijn discussies die wij op ons niveau niet kunnen voeren. In dat kader zijn er contacten met het kabinet, maar het gaat nooit over de inhoudelijke zaken van de lopende aanbestedingen. Het kabinet heeft ook op geen moment kennis gekregen van de offertes.

Zelfs de drie generaals waarnaar verwezen wordt, MR MP, MR Sys, DG MR en de Air Component Commander, hebben tot op vandaag geen kennis genomen van de offerte.

Dat wordt dus vrij goed afgeschermd. Er is dus niet de minste beïnvloeding vanuit het kabinet. Wij kunnen in alle vrijheid ons werk doen. Het kabinet krijgt dit inhoudelijk pas terug te zien krijgen als wij de resultaten van de evaluatie voorstellen. Op dat moment gaat het kabinet kennis kunnen nemen van onze bevindingen, maar dat zal op dat ogenblik dan ook de eerste keer zijn.

Zoals ik al zei, ons werk is op dat moment gedaan. Wij presenteren die resultaten aan de minister. Hij stuurt die al dan niet door naar de Ministerraad. De Ministerraad doet daar al dan niet iets mee. Dat is dan niet langer ons probleem.

Ik denk dat ik daarmee rond ben.

**02.28 Steven Lauwereys:** Mevrouw de voorzitter, geachte Kamerleden, ik heb één vraag gekregen, van de heer Van der Maelen, of ik werd gehoord in de interne audit of in de externe audit.

Ik ben inderdaad gehoord tijdens de interne audit. Ik heb voorgesteld om ook gehoord te worden tijdens de externe audit, ik was dus volledig beschikbaar, maar blijkbaar was mijn aanwezigheid daar niet meer nodig en zijn de audits zo afgerond.

**02.29 Hendrik Bogaert (CD&V):** Wat met de gunningscriteria indien een nieuw element zou worden toegevoegd?

Beeld u het volgende in: de markt wordt geopend, gelanceerd en plots komt er een nieuw element. Bijvoorbeeld – heel zot – wij kunnen ergens toestellen kopen aan een tiende van de prijs. Dat hadden wij niet zien aankomen. Dat is dan een nieuw positief element dat iedereen erkent, helemaal los van alle opties die hier besproken werden. Stel het u voor, zo'n ongelooflijk nieuw element dat superpositief is. Wat gebeurt er dan met de lopende procedure?

**02.30 Veli Yüksel (CD&V):** Kolonel Van Pee, ik heb een vraag over die nota.

U weet dat die nota geclassificeerd was. Als dat een nota is van een kabinet, hoe kan die dan geclassificeerd zijn? Ik dacht dat alleen documenten van Defensie geclassificeerd kunnen worden.

**02.31 Julie Fernandez Fernandez (PS):** Je n'ai pas eu la réponse complète à ma question sur l'opportunité d'attendre peut-être quelques années.

Pensez-vous que cela ne changerait rien? Peut-être pensez-vous m'avoir répondu par rapport à ce que vous m'avez dit? Je peux l'entendre mais c'est pour être tout à fait clair.

**02.32 Harold Van Pee:** Mijnheer Bogaert, mocht er plots een nieuw element opduiken, dan mag dat niets veranderen aan de lopende overheidsopdrachten. Wat ik daarmee bedoel is dat er door de Belgische regering een officieel lastenboek is uitgestuurd, met criteria en *ponderaties*. Dan begint er een proces dat eindigt in een gunningdossier of een niet-gunningdossier. Men kan die criteria echter niet *en cours de route*



wijzigen; men moet dat proces eerst doorlopen.

Stel dat er effectief een nieuw element opduikt, dan verandert dat niets aan wat wij aan het doen zijn. Wij doen dus gewoon voort. Wij presenteren de resultaten van de lopende overheidsopdracht. Dat gaat dan naar de regering. Het is vervolgens aan de regering om vast te stellen dat er een nieuw element is en om te beslissen om niet te gunnen en iets anders te doen. Dat kan perfect. Dat kan het huidige proces echter niet beïnvloeden. Dat mag niet want dan zou men een lopende aanbesteding onderweg gaan aanpassen. Dat kan natuurlijk wel formeel via avenanten, maar het kan niet zomaar gebeuren.

**02.33 Hendrik Bogaert (CD&V):** Dat is overduidelijk. U hebt bevestigd dat de regering in principe te allen tijde kan beslissen om de bestelbon al dan niet te ondertekenen.

**02.34 Harold Van Pee:** Natuurlijk.

**02.35 Hendrik Bogaert (CD&V):** Dat kan nog altijd.

**02.36 Harold Van Pee:** Dat kan nog altijd.

**02.37 Hendrik Bogaert (CD&V):** Uw procedure loopt door, maar op een bepaald moment komt er een beslissing van de regering.

**02.38 Harold Van Pee:** Dat moet natuurlijk wel gemotiveerd worden. Als de regering beslist om niets te doen met het resultaat van onze competitie, dan moet dat wel gemotiveerd worden; men moet zeggen waarom. Men kan niet zomaar zeggen dat men daar niets mee gaat doen; dat moet gemotiveerd worden. Als men dat niet motiveert kan men zich immers blootstellen aan *litigation*, aan procedures uit hoofde van degenen die daar tijd en geld aan hebben besteed. Als de regering die beslissing motiveert is er geen probleem; dat kan. Ons proces moet echter tot het einde gevoerd worden. Dat is de manier waarop een overheidsopdracht werkt.

Mijnheer Yüksel, waarom is de nota van de IKW geclassificeerd?

Iedereen kan een classificatie geven, men moet daarvoor geen militair zijn. De wet op de classificaties van 11 december 1998 heeft niet alleen betrekking op Defensie maar eigenlijk op alle overheidsdiensten. Iedereen kan dus documenten classificeren. Dat gebeurt trouwens ook, ook in ons kader. Het hele economische luik zit voor een deel bij het ministerie van Economische Zaken. Zij mogen daar ook classificaties aan geven en zij doen dat ook. Dat is geen enkel probleem.

Madame Fernandez Fernandez, en fait, c'est une question très pertinente. Qu'est-ce que je pense du fait de reporter ceci de quelques années?

Comme je viens de l'expliquer, notre bureau n'a jamais voulu ou dû se justifier pour le remplacement du F-16. Il y a un seul aspect que nous avons introduit dans le mix. C'est un élément qu'on a expliqué ici en février 2016. En effet, il n'y a pas seulement la question technique que nous avons longuement discutée aujourd'hui. Il n'y a pas seulement la question du partenariat qui s'effondre un peu. L'élément nouveau que nous avons apporté – et nous sommes les seuls à pouvoir le faire parce que cela ressort de la prospection – est de dire que si vous voulez faire une compétition, c'est maintenant qu'il faut le faire.

Qu'est-ce que je veux dire? On vise une décision cette année 2018 pour des livraisons de 2023 à 2030. Disons que l'on reporte, pour une raison ou une autre, tout cela de six ans. Cela signifie qu'on vise à ce moment-là une décision en 2024 pour des livraisons, si on ne change rien, entre 2029 et 2036. Ce qui est ressorti de notre prospection, et c'est quand même un élément important, c'est que déjà maintenant, pour plusieurs candidats, pouvoir livrer les avions en 2030, ce n'est pas évident. Un certain nombre de chaînes de production risquent de fermer dans les années à venir. Je le dirais comme cela. C'est quelque chose qui, même dans notre cas, a pesé sur la compétition. Il faut demander aux gens qui se sont retirés. Je ne peux pas parler en leur nom.

Ce qui est sûr, c'est que si l'on reporte tout de six ans et qu'on vise des livraisons jusqu'en 2036, le nouvel avion allemand ne sera pas encore là. Ils disent eux-mêmes qu'ils visent 2040. Soyons réalistes! Si on parle maintenant de 2040, comme pour tout grand programme d'armement, on n'aura pas les premiers prototypes avant 2045 et une production des avions en 2050. Il n'y a donc pas encore un nouvel avion.

Cinq avions sont en lice. Rien ne dit que d'autres pays ne vont pas commencer à acheter des Gripen, des Rafales, des Super Hornet dans les années à venir. Sur base de ce que l'on sait et sur base de ce qu'ils nous ont dit – il faudrait peut-être interroger les gens de Dassault qui sont là et qui sont très intéressés –, tout mène à penser qu'à partir de 2030-2032, un seul avion des cinq en lice sera encore en production.

Si vous me demandez ce que j'en pense, je dirais que reporter le marché de quelques années, c'est de facto choisir le F-35.

Ce n'est pas seulement cela. Le plus important, c'est qu'en ce moment, il y a une vraie compétition. Il y a deux candidats qui sont très motivés, ce qui fait que les conditions seront favorables. Je ne peux pas encore parler des résultats, mais si vous permettez que nous venions vous expliquer les résultats en commission des Achats militaires, je crois honnêtement que vous seriez agréablement surpris. Comme il y a une vraie compétition, il y a moyen de les mettre en compétition.

Si nous reportons tout cela de quelques années, il y a de fortes chances qu'il n'y ait plus de compétition. Cela changerait complètement la donne, notamment pour l'industrie belge. Comme vous le savez, l'Europe nous rend assez difficile d'exiger un retour sociétal. Il est presque impossible de carrément exiger cela. Cela doit venir automatiquement. Ils doivent l'offrir eux-mêmes. Ils le feront uniquement si l'aspect de concurrence joue. Cela aura un effet important sur le retour sociétal.

C'est déjà ce que j'expliquais en 2016. Une fois encore, on ne peut jamais être sûr qu'il y aura une compétition. Il se peut effectivement qu'à l'avenir, les cinq avions qui sont encore en lice soient quand même achetés, ce qui ferait que leur chaîne de production resterait ouverte. Mais ce n'est pas l'information dont nous disposons actuellement.

**02.39 Julie Fernandez Fernandez (PS):** J'ai deux questions très brèves.

Vous venez de dire que vous pourriez nous présenter les deux offres en commission des Achats militaires. Dans quel délai pourriez-vous le faire avec des éléments concrets?

Ma deuxième question est en lien avec la question de M. Bogaert. Elle la complète pour avoir une vision des possibilités de cette procédure. Vous avez parlé d'une procédure qui va jusqu'au bout et du choix du gouvernement de signer ou non. Mais, aujourd'hui, est-il possible de suspendre tout simplement la procédure? Le gouvernement peut-il décider de suspendre la procédure pour telle ou telle raison?

**02.40 Harold Van Pee:** Pour répondre à votre question relative au délai pour passer devant un PCLA, cela ne dépend pas seulement de nous.

**02.41 Julie Fernandez Fernandez (PS):** (...)

**02.42 Harold Van Pee:** On n'est pas encore prêt. C'est une question de semaines. Mais après, un contrôle interne devra encore être effectué au sein de la Défense. Il faudra passer par l'inspecteur des Finances. Ensuite, il faudra en discuter en IKW. Honnêtement, je ne sais pas.

Peut-on suspendre la procédure aujourd'hui? Pour répondre à cette question, il faudrait consulter les juristes car la situation n'est pas simple. À notre connaissance, il n'existe pas de précédent.

De **voorzitter:** Zijn alle vragen beantwoord? (*Instemming*)

Dan rest mij nog te zeggen dat de tweede dag met hoorzittingen zal plaatsvinden op dinsdag 24 april 2018 om 10 u 00. De hoorzittingen zullen plaatsvinden op dinsdag, omdat er woensdag een plenaire vergadering is.

Ik dank u allen om hier aanwezig te zijn, niet het minst de mensen van het ACCaP-team.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 23.11 uur.  
La réunion publique de commission est levée à 23.11 heures.*