

26 juni 2006

## Rollend fonds en Joint Strike Fighter

*Midden 2005 kondigde de Vlaamse Regering de oprichting aan van een Fonds voor innovatiegerelateerde non-recurring costs (NRC-Fonds) om onderzoek en ontwikkeling in lucht- en ruimtevaart te stimuleren door middel van prefinanciering. Het was onduidelijk of dit NRC-Fonds enkel voor burgerluchtvaart bestemd zou zijn, dan wel of ook militaire projecten in aanmerking komen.*

*De bekendmaking in februari 2006 dat het Vlaamse bedrijf Barco zou bijdragen aan het Joint Strike Fighter-programma (JSF), vormde voor het Vlaams Vredesinstituut de concrete aanleiding om na te gaan wat de mogelijke reikwijdte van het aangekondigde NRC-Fonds is.*

*In deze nota wordt ten eerste het JSF-programma en het systeem van overheidsparticipatie toegelicht. Daarna volgt een bespreking van de Belgische en Vlaamse politieke discussies over deelname aan het JSF-programma. Deze JSF-debatten raakten vermengd met de debatten over deelname aan het A400M-project. De Belgische overheden hebben uiteindelijk beslist om deel te nemen aan de ontwikkeling van een militair transportvliegtuig (A400M), maar niet van een gevechtsvliegtuig (JSF).*

*De vaststelling dat het aantal Vlaamse contracten binnen het A400M-project disproportioneel lager lag dan dat van andere gewesten, vormde de aanleiding tot de oprichting van het NRC-Fonds. Met dit beleidsinstrument wil de Vlaamse overheid tot een groter Vlaams aandeel in luchtvaartprojecten komen.*

*Uit het onderzoek blijkt dat de bevoegde Vlaamse minister projecten die voor militaire toepassingen bedoeld zijn, niet wenst uit te sluiten van prefinanciering door het NRC-Fonds. Volgens dezelfde minister zou voor militaire projecten echter een licentie vereist zijn. Daarbij verwijst de minister naar de wapenwet en naar "voorgeschreven ethische beschouwingen". Aangezien de wapenwet hieromtrent geen bepalingen bevat en de voorgeschreven ethische beschouwingen niet nader gespecificeerd zijn, rijst een nieuwe onduidelijkheid over de betekenis van deze licentieplicht.*

## 1 Joint Strike Fighter (JSF)

Het *Joint Strike Fighter*-programma is een in oorsprong Amerikaans programma om de huidige generatie gevechtsvliegtuigen van de *US Air Force*, *US Navy* en *US Marine Corps* te vervangen. Het Britse *Ministry of Defence* stapte in 1996 mee in het *Joint Strike Fighter*-programma ter vervanging van de gevechtsvliegtuigen van de *Royal Navy* en de *Royal Air Force*.

Na voorbereidende werkzaamheden in de jaren 1980 en vroege jaren 1990 kregen zowel *Boeing* als *Lockheed Martin*<sup>1</sup> in 1997 de opdracht om een concept voor een nieuw gevechtsvliegtuig te ontwerpen. In oktober 2001 werd het contract om het JSF F-35-toestel verder te ontwikkelen en te bouwen toegewezen aan het team van Lockheed Martin.

Naast de VS en het VK konden nog andere strategische partners in het programma meestappen. Tegenover het partnerschap en de bijhorende investering stonden (beperkte) inspraak in de praktische ontwikkeling, de belofte van contracten voor de eigen industrie, en voorrang en korting bij de uiteindelijke levering. Volgens een rapport uit 2004 van de *United States General Accounting Office* (GAO) zouden

99,7% van de contracten voor de ontwikkeling van het JSF F-35-gevechtsvliegtuig toegewezen zijn aan bedrijven uit de VS (73,9%) of uit de acht partnerlanden (25,8%).<sup>2</sup>

In februari 2006 werd het eerste testtoestel afgewerkt. In 2009 (aanvankelijk mikte men op 2008) moet het eerste – nog niet volledig geteste – toestel operationeel zijn en tegen 2013 zou de productie op volle kracht moeten draaien. De VS plannen de aanschaf van 2443 toestellen tegen 2027. Het programma verwacht daarenboven 722 toestellen te verkopen aan partnerlanden en een duizendtal aan derden. De GAO maakte in 2004 zelfs gewag van 2000 tot 3500 toestellen voor partner- en derde landen samen.

Door de schaalvoordelen van het project en aangezien verschillende varianten van het toestel minimaal van elkaar zouden afwijken, denkt men het toestel aan een relatief voordelige prijs te kunnen produceren. *Affordability* was van bij het begin één van de centrale doelstellingen van het programma.<sup>3</sup>

Mede door technische en gewichtsproblemen en door vertragingen in de ontwikkeling is het budget van het programma al enkele keren opgetrokken. Het ligt nu ongeveer 80% boven de aanvankelijke raming. Tegelijk heeft men de vooruitzichten op het aantal toestellen dat uiteindelijk verkocht zal worden, naar beneden bijgesteld. Bijgevolg is de richtprijs per toestel met een derde gestegen, wat het aantal bestellingen extra onder druk zet en/of het totale kostenplaatje verder de hoogte injaagt.<sup>4</sup>

Het JSF-programma kampt ook met vertrouwensproblemen tussen de twee belangrijkste partners, de VS en het VK. Daarnaast klagen partnerlanden over het uitblijven van orders voor de eigen industrie. Sommige partners hebben om die reden al gedreigd om hun medewerking aan het programma terug te schroeven of stop te zetten.<sup>5</sup>

## 2 Vlaanderen en JSF

De Belgische luchtmacht sprak in de zomer van 1999 openlijk zijn voorkeur uit voor het JSF-programma om vanaf 2010 à 2015 in de vervanging van F-16-gevechtsvliegtuigen te voorzien.<sup>6</sup> Ook vanuit de privé-sector werd in 1999 de wens uitgesproken dat België tot het JSF-programma zou toetreden en het bijhorende 'toegangsticket' zou betalen. O.a. een 20-tal Vlaamse bedrijven, waaronder Asco Aero Industries, Barco, Sabca Limburg, LMS, Imec, OIP/Delft Sensor Systems, Lernout & Hauspie, Trasys, Thomson-CSF-Systems Belgium, Siemens, Sabena Technics, Lufthansa Technik en Alcatel Fabrisys, waren "werkelijk geïnteresseerd" om toe te treden tot het programma. Deze bedrijven verklaarden zich bereid eigen middelen te investeren in het onderzoek en de ontwikkeling van de JSF.<sup>7</sup>

Op dat ogenblik bevond het JSF-programma zich nog in de conceptuele fase (*Concept Definition Phase*). Indien België toen tot het programma was toegetreten, zou voor het verdere verloop van die fase een 'toegangsticket' van 10 miljoen US\$ vereist zijn. In ruil zouden België en haar bedrijfswereld inzage krijgen in lopende projecten en daardoor met een kennisvoorsprong in concurrentie kunnen gaan om contracten in de wacht te slepen. Deelname bood evenwel geen garantie op contracten, aangezien het JSF-programma met het oog op de *affordability* in principe de *best-value* probeert te vinden, ongeacht of die in een partnerland te vinden is.<sup>8</sup> Strikt genomen leidde deelname aan het programma evenmin tot een aankoopverplichting, hoewel toenmalig vice-admiraal Herteleer in januari 2000 toegaf dat deelname tot een sluipende besluitvorming zou kunnen leiden.<sup>9</sup>

In 1999-2000 liep het debat m.b.t. de conceptuele fase naadloos over in dat over de eigenlijke ontwikkelings- en bouwfase (*System Development and Demonstration phase* of SDD-fase). Het toegangsticket voor de SDD-fase bedroeg minstens het tienvoud van dat voor de conceptuele fase. De industriële belangen die gepaard gingen met de ontwikkeling en meer nog met de bouw van de JSF F-35, stegen navenant. Bovendien bood partnerschap in deze fase het vooruitzicht op korting bij de eventuele latere aanschaf van JSF F-35-gevechtsvliegtuigen.

Niet alleen de debatten vloeiden in elkaar over, ook verschillende bestuursniveaus haakten in elkaar. De uiteindelijke 'klant' van het JSF-programma zou het Belgische leger zijn. De eventuele aanschaf van toestellen is bijgevolg een federale materie, de korting bij een eventuele aanschaf een federaal voordeel. De ontwikkeling van het toestel en de daarmee gepaard gaande technologische innovatie en economische investeringen, zijn gewestbevoegdheden. Eind 1999 en begin 2000 probeerden verschillende bestuursniveaus de politieke verantwoordelijkheid en de begrotingsimplicaties van eventuele deelname op elkaar af te schuiven. De toenmalige federale regering wou, conform een besluit van de vorige federale regering, de gewesten en de privé-sector laten meebetalen aan het toegangsticket. De privé-sector en twee van de drie gewesten zouden daartoe bereid zijn geweest. De Vlaamse regering was van oordeel dat de beslissing om al dan niet mee te stappen (en te betalen) een exclusief federale bevoegdheid was. Uiteindelijk is België niet meegestapt in het JSF-programma.<sup>10</sup>

Van meet af werden in de politieke besprekingen het JSF-dossier en het dossier van de ontwikkeling van een nieuw (militair) transportvliegtuig (A400M) aan elkaar gekoppeld. Volgens voorstanders van deelname aan (één van) deze programma's, zou wie aan geen van beide ontwikkelingsprogramma's deelneemt, geen rol van betekenis meer kunnen spelen in de – zowel militaire als civiele – luchtvaartindustrie. Ook het dossier van het (civiele) grote passagiers- en transportvliegtuig A3xx (later A380) werd als investeringsalternatief voor beide militaire projecten voorgesteld, of werd zonder onderscheid in één adem met het A400M-project genoemd. Vanaf het najaar van 1999 werd het deels militaire, deels humanitaire, deels burgerlijke Airbus A3xx- en A400M-project door zowel de Vlaamse als de federale overheid voorgesteld als niet problematisch in vergelijking met het JSF-programma. Parallel met het JSF-debat is een consensus gegroeid om deel te nemen aan de Airbus-projecten, die o.a. voor de vervanging van de C-130 transportvliegtuigen moeten instaan.

De Belgische deelname aan de ontwikkeling en productie van de Airbus-projecten gebeurt onder de bevoegdheid van de gewesten voor de burgerlijke toestellen, en federaal voor de A400M. Wat de privé-sector betreft, verloopt de deelname aan het A400M-project via Flabel, een samenwerkingsverband van de Belgische luchtvaartbedrijven Asco, Barco, Sabca en Sonaca. De Belgische deelname aan de burgerlijke Airbus-projecten verloopt via het in 1979 opgerichte Belairbus, waarvan Asco, Sonaca en Eurair deel uitmaken, maar ook andere Vlaamse en Waalse bedrijven nemen deel aan civiele Airbus-projecten (o.a. Barco en Sabca).<sup>11</sup>

Met betrekking tot de Belgische bijdrage tot de Airbus-projecten, en in het bijzonder m.b.t. het A400M-project, bestaat sinds 2001 aan Vlaamse zijde wrevel over het significant grotere aandeel contracten dat aan Waalse bedrijven is toegewezen.<sup>12</sup> Naar aanleiding van een bespreking op 15 juni 2005 over het Vlaamse aandeel in de bouw van de Airbus A400M bevestigde de Vlaamse regering, bij monde van minister-president Leterme, "dat minister Moerman de oprichting van een rollend fonds heeft aangekondigd voor de prefinanciering van de ontwikkelingskosten van producten voor de *civiele* luchtvaart". In feite is de

maatregel niet beperkt tot de luchtvaartsector, maar aangezien ze op de Airshow Le Bourget werd aangekondigd, lijkt deze sector een belangrijke doelgroep van het fonds. Deze maatregel is minstens gedeeltelijk een antwoord op het communautaire dispuut rond de A400M. Door het stimuleren van innovatie wil de Vlaamse regering ervoor zorgen dat de Vlaamse luchtvaartsector in de toekomst beter gewapend is om grote contracten binnen te halen.<sup>13</sup>

### 3 ‘Rollend fonds’ (NRC-fonds)

De Vlaamse Regering heeft op 22 juli 2005 beslist de oprichting goed te keuren van het (rollend) Fonds voor innovatiegerelateerde *non-recurring costs* (NRC-fonds), als dochtervennootschap van de Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV).<sup>14</sup> Het NRC-fonds zal ontwikkelingsprogramma's in hoogtechnologische sectoren, waaronder luchtvaart, ruimtevaart of machinebouw, stimuleren door voorschotten te verschaffen die moeten worden terugbetaald in functie van de commerciële return van de op die investeringen gebaseerde productie. Het budget van het NRC-fonds zou bestaan uit een trekkingsrecht op het Vlaams Innovatiefonds (Vinnof), dat zelf deel uitmaakt van de PMV, ten belope van maximum één derde van de middelen van Vinnof.<sup>15</sup> Vinnof en het NRC-fonds in het bijzonder vormen speerpunten van de Vlaamse bijdrage tot de Lissabon-strategie van de Europese Raad.<sup>16</sup>

Voor de operationalisering wacht de Vlaamse Regering een gunstig advies af van de Europese Commissie. Op 28 oktober werd het dossier m.b.t. het NRC-fonds overgemaakt aan de Europese Commissie om na te gaan of het in overeenstemming is met de Europese concurrentieregels. Op 12 januari 2006 heeft de commissie om bijkomende informatie verzocht en die vragen moesten voor 9 maart 2006 beantwoord zijn. Minister Moerman heeft op 23 februari 2006 expliciet verklaard dat met de operationalisering van het NRC-fonds gewacht wordt tot er groen licht is van de Europese Commissie. Op het ogenblik van dit schrijven (19 juni 2006) is er nog geen antwoord van de Commissie.<sup>17</sup>

Intussen is al één en ander bekend over de geplande modaliteiten van het NRC-fonds.

- Het NRC-fonds is bedoeld voor de prefinanciering van risicovolle innovatieprocessen. Het gaat niet om een subsidiëring, maar om voorschotten die bij de valorisatie van het eindproduct tegen marktrente worden terugbetaald. Om de terugbetaling te garanderen, wou de Vlaamse regering een beroep doen op het Europees Investeringsfonds voor een tegenwaarborg.<sup>18</sup> Op 2 september 2005 werd een samenwerkingsakkoord gesloten tussen de Vlaamse Regering en de European Investment Fund met betrekking tot – onder andere – het NRC-fonds.<sup>19</sup>
- Tijdens de besprekingen van het ontwerp van decreet houdende de uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2006 werd innovatie als “absolute prioriteit” bestempeld binnen het economisch en innovatiebeleid. Vinnof en NRC-fonds zijn de instrumenten die voor dit beleid gehanteerd worden. In de begroting 2006 is 150 miljoen euro voorzien voor Vinnof, waarvan maximum 1/3 voor het NRC-fonds bestemd is.<sup>20</sup>
- In tegenstelling tot wat minister-president Letorme op 15 juni 2005 in de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement verkondigde, wees minister Moerman er twee weken later in de subcommissie Wapenhandel op dat “Projecten uit de luchtvaartsector, een van de doelgroepen van het NRC-fonds, zowel op burgerlijke als op militaire vliegtuigen van toepassing kunnen zijn.” Op 23 februari 2006 herbevestigde minister Moerman dat het NRC-fonds zou kunnen worden gebruikt voor de prefinanciering

- van onderzoek en ontwikkeling ten behoeve van projecten in de militaire luchtvaartsector, i.c. voor de A400M.<sup>21</sup>
- De richtlijn aan het Instituut voor de Aanmoediging van Innovatie door Wetenschap en Technologie in Vlaanderen (IWT) uit 1999, voortbouwend op een richtlijn uit 1994, die stipuleert dat de Vlaamse Regering “de ondersteuning wenst uit te sluiten van projecten en mandaten die rechtstreeks leiden tot toepassingen in wapens en wapensystemen, munitie en speciaal voor militair gebruik dienstig materieel en daaraan verbonden technologie” is nog steeds van kracht, maar wordt niet van toepassing geacht op de PMV en evenmin op het in de steigers staande NRC-fonds.<sup>22</sup>
  - Volgens de afspraken binnen de Vlaamse Regering van 22 juli 2005 zal de financiering vanuit het NRC-fonds van projecten “die vallen onder de toepassing van de wapenwet, pas worden vrijgegeven nadat een licentie is afgeleverd”. Daarbij zullen – niet nader gespecificeerde – “voorgescreven ethische beschouwingen” in overweging worden genomen.<sup>23</sup>

## 4 Het NRC-fonds en militaire vliegtuigbouw

Het gebruik van middelen uit het NRC-fonds voor de ontwikkeling van technologie bestemd voor het JSF-programma, valt niet uit te sluiten. De Belgische, en bijgevolg ook Vlaamse, inbreng is gezien de niet deelname van België aan het JSF-programma, relatief beperkt. Niettemin is er minstens één Vlaams bedrijf betrokken bij het programma. Barco heeft, in onderaanneming van het Amerikaanse *Glass Mountain Optics*, in 2004 al materiaal geleverd voor de JSF-simulators.<sup>24</sup> Op 21 februari 2006 kondigde Barco aan dat het door het Amerikaanse *L-3 Communications* was gekozen om technologie te leveren voor de F-35 JSF en toe te treden tot het door L-3 geleide *International Integrated Product Development Team* van het JSF-programma.<sup>25</sup> Indien het NRC-fonds van de Europese Commissie groen licht krijgt, indien Barco bij dit fonds prefinanciering van innovatiegerelateerde ontwikkelingsprogramma's zou aanvragen ten behoeve van een project dat verband houdt met het JSF-programma, en indien de vereiste licentie afgeleverd wordt, zou prefinanciering in principe mogelijk zijn.

De kans dat middelen uit het NRC-fonds voor de ontwikkeling van de A400M zouden worden gebruikt, is in principe groter, aangezien er bij dit project meer Vlaamse bedrijven betrokken zijn. M.b.t. het A400M-project werd op 27 juli 2005 een onderhoud gepland tussen minister Moerman en de Flemish Aerospace Group (FLAG). Tussen Asco en PMV en tussen Barco en PMV werden ook al rechtstreeks gesprekken gevoerd over het gebruik van – onder andere – het NRC-fonds. Het NRC-fonds wordt uitdrukkelijk beschouwd als een instrument om het Vlaamse aandeel in luchtvaartprojecten – civiel of militair – te verhogen of te verzekeren.<sup>26</sup>

Indien alle eerder gespelde voorwaarden vervuld zijn, valt een eventuele prefinanciering door het NRC-fonds van militaire vliegtuigbouw niet uit te sluiten.

<sup>1</sup> In 1997 traden Northrop Grumman en British Aerospace (BAE Systems) toe tot het team van Lockheed Martin.

<sup>2</sup> F-35 Joint Strike Fighter Program, *Program Overview*. Geconsulteerd op 19 juni 2006 via <<http://www.jsf.mil/program>>; F-35 Joint Strike Fighter Program, *History*. Geconsulteerd op 19 juni 2006 via <<http://www.jsf.mil/history>>; *Joint Strike Fighter Acquisition: Observations on*

- the Supplier Base – Report to the Chairman, Committee on Small Business, House of Representatives, Washington, D.C, United States General Accounting Office, May 2004* <<http://www.gao.gov/cgi-bin/gettrpt?GAO-04-554>> geconsulteerd op 19 juni 2006.
- <sup>3</sup> F-35 JSF ..., *History* (zie noot 2); *Joint Strike Fighter Acquisition...* (zie noot 2); Lockheed Martin (2006), First F-35 exits Lockheed Martin factory, prepares for testing, *Press Release* 2006, February 20 <<http://www.lockheedmartin.com> → News → Press Releases → 2006 → Feb> geconsulteerd op 19 juni 2006; Sullivan, M., *TACTICAL AIRCRAFT: Recapitalization Goals Are Not Supported by Knowledge-Based F-22A and JSF Business Cases – Testimony before the Subcommittee on AirLand, Committee on Armed Services, U.S. Senate, Washington, D.C.: United States General Accounting Office, 28 maart 2006* <<http://www.gao.gov/new.items/d06523t.pdf>> geconsulteerd op 19 juni 2006.
- <sup>4</sup> JSF is gaining weight and price again, 30 juni 2004 <[http://www.f-16.net/news\\_article1107.html](http://www.f-16.net/news_article1107.html)> geconsulteerd op 19 juni 2006; Slijper, F., JSF: Hoogvlieger of zinkend schip?, *Kleintje Muurkrant*, 405, 26 augustus 2005 <[http://www.antenna.nl/amokmar/JSF/Z2005\\_zinkend\\_schip.html](http://www.antenna.nl/amokmar/JSF/Z2005_zinkend_schip.html)> geconsulteerd op 19 juni 2006; Sullivan, M., *TACTICAL AIRCRAFT...* (zie noot 3); Colarusso, L.M., USA: JSF Price Swells to \$82M Per Plane – “DoD Notifies Congress of Higher Cost”, *Defense News*, 1 mei 2006 <[http://www.antenna.nl/amokmar/JSF/Z2006\\_XIV\\_DEN01\\_05.html](http://www.antenna.nl/amokmar/JSF/Z2006_XIV_DEN01_05.html)> geconsulteerd op 19 juni 2006; Fabey M. & L. Colarusso, JSF Price Hike Will Not Affect Exports, Analysts Say, *Defense News*, 8 mei 2006 <[http://www.dedefensa.org/choix.php?comm=1&link\\_id=6530](http://www.dedefensa.org/choix.php?comm=1&link_id=6530)> geconsulteerd op 19 juni 2006.
- <sup>5</sup> *Factsheet Joint Strike Fighter: Bezuinigen? Op de Joint Strike Fighter! Publiek massaal tegen JSF - Orders blijven achterwege*, Amsterdam: Campagne tegen Wapenhandel, 16 september 2003 <[http://www.antenna.nl/amokmar/JSF/factsheet\\_jsf.html](http://www.antenna.nl/amokmar/JSF/factsheet_jsf.html)> geconsulteerd op 19 juni 2006; ITAR Fallout: Britain to Pull Out of F-35 JSF Program?, *Defense Industry Daily*, 7 december 2005 <<http://www.defenseindustrydaily.com/2005/12/itar-fallout-britain-to-pull-out-of-f35-jsf-program/index.php>> geconsulteerd op 19 juni 2006; Hollenbeck, J., Australia considering reducing JSF order, 6 januari 2006 <[http://www.f-16.net/news\\_article1581.html](http://www.f-16.net/news_article1581.html)> geconsulteerd op 19 juni 2006; Baldwin, T., Britain in clash over US fighter secrets, *The Times*, 15 maart 2006 <[http://www.timesonline.co.uk/newspaper/0..172-2086523\\_00.html](http://www.timesonline.co.uk/newspaper/0..172-2086523_00.html)> geconsulteerd op 19 juni 2006; Kington T. & M. Fabey, Will Italy Cancel JSF Buy? New Government Opens Door to Eurofighter, *Defense News*, 17 april 2006 <[http://www.antenna.nl/amokmar/JSF/Z2006\\_XII\\_DEN17\\_04.html](http://www.antenna.nl/amokmar/JSF/Z2006_XII_DEN17_04.html)> geconsulteerd op 19 juni 2006; Delaere, M., JSF onder vuur, *Intermediair*, 2 mei 2006 <<http://www.intermediair.nl/artikel.jsp?id=308420>> geconsulteerd op 19 juni 2006; Lamoe, M., Norway continues JSF co-operation, 8 mei 2006 <[http://www.f-16.net/news\\_article1786.html](http://www.f-16.net/news_article1786.html)> geconsulteerd op 19 juni 2006.
- <sup>6</sup> Dewitte L., JSF Favored to Replace Belgian F-16s, 18 september 1999 <[http://www.f-16.net/news\\_article102.html](http://www.f-16.net/news_article102.html)> geconsulteerd op 19 juni 2006. Het dossier stond op dat moment al minstens anderhalf jaar op de agenda: Van den Broeck K. 'Luchtmacht afschaffen? Wat zal de Navo zeggen?', *De Morgen*, 17 januari 1998.
- <sup>7</sup> Van Hove, A., België moet meedoen aan bouw nieuwe vliegtuigen, *De Standaard*, 23 september 1999; Dejaeger, P., Twintig Vlaamse bedrijven willen meewerken aan opvolger F-16, *De Standaard*, 27 oktober 1999; Van Bael N., Een testcase voor de Vlaamse vredeseconomie: Vervanging F16, *De Morgen*, 23 december 1999.
- <sup>8</sup> F-35 JSF ..., *Program & History* (zie noot 2); NIID, *JSF is anders*, <<http://www.niid.nl/content.aspx?i=529>> geconsulteerd op 19 juni 2006; Dejaeger, P., Opvolger F-16 verzamelt nieuwste technologie: Wie nu niet meedoet, speelt straks helemaal niet meer mee, *De Standaard*, 27 oktober 1999; Aankoop toegangsticket JSF-programma zo goed als rond: Gewesten maken U-bocht, *De Tijd*, 10 december 1999; Van den Broeck, K., Pentagon: 'JSF wordt duurder, compensaties onzeker', *De Morgen*, 22 februari 2000; Lockheed Martin (2002), *Small Businesses Win JSF Work, Press Release* 2002, April 19 <<http://www.lockheedmartin.com> → News → Press Releases → 2002 → Apr> geconsulteerd op 19 juni 2006.
- <sup>9</sup> Herteleer, W.: "Wij zijn brave jongens", interview in: *De Standaard*, 15 januari 2000.
- <sup>10</sup> Schriftelijke vraag (nr. 4, 2 september 1999) van F. Van de Eynde tot minister A. Flahaut, *Bulletin van vragen en antwoorden (zitting 50 QRVA 001)*, Kamer van Volksvertegenwoordigers, 5 oktober 1999, 73-74; Mondelinge vraag (nr. 11) van P. De Crem tot minister A. Flahaut, *Handelingen commissie voor landsverdediging (zitting 50 COM 007)*, Kamer van Volksvertegenwoordigers, 28 september 1999, 7-8; Vraag om uitleg (nr. 75) van S. Gatz tot minister D. Van Mechelen, *Handelingen commissie voor economie, landbouw, werkgelegenheid en toerisme (zitting 1999-2000 COM 30 WER 4)*, Vlaams Parlement, 9 november 1999, 7-11; Schriftelijke vraag (nr. 31 van 23 december 1999) van M. Keulen tot minister D. Mechelen, *Bulletin van vragen en antwoorden (zitting 1999-2000 VA 7)*, Vlaams Parlement, 4 februari 2000, 555; Interpelaties (nrs. 187, 192, 197, 201 en 202) van F. Willems, P. De Crem, L. Vanoost, S. Goris & D. Van der Maelen tot minister A. Flahaut, *Handelingen commissie voor landsverdediging (zitting 50 COM 076)*, Kamer van Volksvertegenwoordigers, 21 december 1999, 5-15; Vraag om uitleg (nr. 145) van E. Glorieux tot minister D. Van Mechelen, *Handelingen commissie voor economie, landbouw, werkgelegenheid en toerisme (zitting 1999-2000 COM 51 WER 7)*, Vlaams Parlement, 23 december 1999, 13-15; Mondelinge vraag (nr. 1259) van J.P. Moerman tot minister A. Flahaut, *Handelingen plenaire vergadering (zitting 50 PLEN 045)*, Kamer van Volksvertegenwoordigers, 24 februari 2000, 17-18.

- <sup>11</sup> Dejaegher, P., Flahaut bestudeert legeraankoop van 21ste eeuw: Vervanging van F16-vliegtuigen kost honderd miljard, *De Standaard*, 2 augustus 1999; Dejaegher, P., Opvolger F-16 verzamelt nieuwste technologie: Wie nu niet meedoet, speelt straks helemaal niet meer mee, *De Standaard*, 27 oktober 1999; Vraag om uitleg (nr. 145) van E. Glorieux tot minister D. Van Mechelen, *Handelingen commissie voor economie, landbouw, werkgelegenheid en toerisme (zitting 1999-2000 COM 51 WER 7)*, Vlaams Parlement, 23 december 1999, 15; Belairbus tekent akkoord deelname superjumbo A3XX: Financiering programma heikel punt, *De Tijd*, 25 januari 2000; Sciot, G., Strijd der giganten: Alleen grote obstakels lijken A3XX nog aan de grond te kunnen houden, *De Morgen*, 23 maart 2000; Van den Broeck, K. & G. Timmerman, Vervanging C130 kost 36 miljard, *De Morgen*, 4 mei 2000.
- <sup>12</sup> Interpellaties (nrs. 159 en 167) van E. Schuermans & A. Denys tot minister D. Van Mechelen, *Handelingen commissie voor economie, landbouw, werkgelegenheid en toerisme (zitting 2000-01 COM 192 WER 22)*, Vlaams Parlement, 31 mei 2001, 1-8.
- <sup>13</sup> Actuele vraag van J. Loones (nr. 279) tot minister-president Y. Leterme, *Handelingen plenaire vergadering (zitting 2004-05 PLEN 043)*, Vlaams Parlement, 15 juni 2005, 10 (cursivering toegevoegd).
- <sup>14</sup> De PMV is een privaatrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap. Zoals bepaald in artikel 11 van het kaderdecreet bestuurlijk beleid van 18 juli 2003 staat de PMV "onder een determinerende invloed van de Vlaamse Gemeenschap of het Vlaamse Gewest" en kan ze beschikken over "een verregaande autonomie en onafhankelijkheid van de uitvoering".
- <sup>15</sup> Vlaamse Regering in kort bestek, 22 juli 2005 <<http://nieuws.vlaanderen.be>> geconsulteerd op 19 juni 2006; Van Mechelen, D., *Beleidsbrief financiën en begroting: beleidsprioriteiten 2005-2006 (zitting 2005-06 stuk 542-1)*, Vlaams Parlement, 25 oktober 2005, 57-58.
- <sup>16</sup> Vlaamse Regering, *Vlaams Hervormingsprogramma 2005-2008 – Lissabonstrategie: Groei en Jobs*, 7 oktober 2005, 25-26 <<http://docs.vlaanderen.be/buitenland/europeseunie/lissabonstrategie.htm>> geconsulteerd op 19 juni 2006.
- <sup>17</sup> Moerman F., *Beleidsbrief Economie en Ondernemerschap: Beleidsprioriteiten 2005-2006 (zitting 2005-06 stuk 587-1)*, Vlaams Parlement, 16 november 2005, 24-25; Vraag om uitleg (nr. 562) van E. Glorieux tot minister F. Moerman, *Handelingen subcommissie voor wapenhandel (zitting 2005-06 COM 160 SWAP 2)*, Vlaams Parlement, 23 februari 2006, 13.
- <sup>18</sup> Interpellatie (nr. 209) van E. Glorieux en vraag om uitleg (nr. 1512) van J. Loones tot minister F. Moerman, *Handelingen subcommissie voor wapenhandel (zitting 2004-05 COM 270 SWAP 2)*, Vlaams Parlement, 30 juni 2005, 5-6.
- <sup>19</sup> *EIF and Flemish Government sign Cooperation Agreement and Technical Assistance Contract*, 5 september 2005 <<http://www.eif.europa.eu/news/press/press.asp?press=103>> geconsulteerd op 19 juni 2006.
- <sup>20</sup> Van Mechelen, D., *Beleidsbrief financiën en begroting: beleidsprioriteiten 2005-2006 (zitting 2005-06 stuk 542-1)*, Vlaams Parlement, 25 oktober 2005, 57; Van Mechelen, D., toelichting bij het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2006, *Verslag commissie voor algemeen beleid, financiën en begroting (zitting 2005-06 stuk 15-7)*, Vlaams Parlement, 6 december 2005, 16.
- <sup>21</sup> Interpellatie (nr. 209) van E. Glorieux en vraag om uitleg (nr. 1512) van J. Loones tot minister F. Moerman, *Handelingen subcommissie voor wapenhandel (zitting 2004-05 COM 270 SWAP 2)*, Vlaams Parlement, 30 juni 2005, 6; Vraag om uitleg (nr. 562) van E. Glorieux tot minister F. Moerman, *Handelingen subcommissie voor wapenhandel (zitting 2005-06 COM 160 SWAP 2)*, Vlaams Parlement, 23 februari 2006, 12 (cursivering toegevoegd).
- <sup>22</sup> Vraag om uitleg (nr. 562) van E. Glorieux tot minister F. Moerman, *Handelingen subcommissie voor wapenhandel (zitting 2005-06 COM 160 SWAP 2)*, Vlaams Parlement, 23 februari 2006, 10-14.
- <sup>23</sup> Vraag om uitleg (nr. 562) van E. Glorieux tot minister F. Moerman, *Handelingen subcommissie voor wapenhandel (zitting 2005-06 COM 160 SWAP 2)*, Vlaams Parlement, 23 februari 2006, 13-15.
- <sup>24</sup> Barco, *GMO utilizes Barco 908SP projectors in WASP-I-D Systems for Lockheed Martin*, Press release, 30 juni 2004; Barco, *GMO integrates RO MRP projectors into F-35 Joint Strike Fighter simulator systems for Lockheed Martin*, Press release, 13 augustus 2004; Barco, *Jaarrapport 2004*, 42.
- <sup>25</sup> Barco, *Barco selected to join the L-3 Communications Display Systems' F-35 Joint Strike Fighter International Integrated Product Development Team*, Press Release 21 februari 2006.
- <sup>26</sup> Vlaams geld voor defensie-industrie, *De Standaard*, 16 juni 2005; Interpellatie (nr. 209) van E. Glorieux en vraag om uitleg (nr. 1512) van J. Loones tot minister F. Moerman, *Handelingen subcommissie voor wapenhandel (zitting 2004-05 COM 270 SWAP 2)*, Vlaams Parlement, 30 juni 2005, 7.

**Het Vlaams Vredesinstituut werd bij decreet opgericht door het Vlaams Parlement als onafhankelijk instituut voor vredesonderzoek. Het Vredesinstituut voert wetenschappelijk onderzoek uit, documenteert relevante informatiebronnen, en informeert en adviseert het Vlaams Parlement en het brede publiek inzake vredesvraagstukken. [www.vlaamsvredesinstituut.eu](http://www.vlaamsvredesinstituut.eu)**