



## Onbemand maakt onbemand

**Auteur(s):**

Timmermans, W.  
redacteur ESB

**Verschenen in:**

ESB, 87e jaargang, nr. 4342, pagina 21, 11 januari 2002

**Rubriek:**

Van de redactie

**Trefwoord(en):**

**Vanaf 2010 wil de Nederlandse luchtmacht haar 138 F-16's vervangen door een ander gevechtsvliegtuig. De beslissing die binnenkort moet worden genomen is of Nederland gaat participeren in de ontwikkeling van het Amerikaanse vliegtuig de Joint Strike Fighter (JSF). De kabinetsbeslissing zal waarschijnlijk nog deze maand vallen. Dat de beslissing weloverwogen genomen dient te worden staat buiten kijf: het gaat hier met zes miljard euro om de grootste militaire order uit de Nederlandse geschiedenis.**

Als ons land volledig wil participeren in de ontwikkeling van de Joint Strike Fighter, dan zal voor eind maart de knoop moeten worden doorgehakt. Vanaf die tijd gaat hoofdaannemer Lockheed Martin de toeleveranciers kiezen die mee mogen doen in de ontwikkeling van het gevechtsvliegtuig. Doet Nederland niet mee, dan is de kans dat Nederlandse toeleveranciers worden gekozen verwaarloosbaar klein. Daartegenover staat dat participatie in de ontwikkelingsfase nog steeds geen enkele zekerheid biedt omtrent compensatieorders voor de Nederlandse industrie. Overigens heeft de Nederlandse overheid samen met het bedrijfsleven al in een eerder stadium € 150 miljoen bijgedragen aan het project.

De voordelen van participatie zijn, naast de compensatieorders voor het Nederlandse bedrijfsleven, onder andere korting bij aanschaf van de JSF, aanpassing aan de specifieke Nederlandse eisen en royalties bij alle JSF's die de Verenigde Staten gaan exporteren. Een groot nadeel is de aanzienlijke bijdrage van bijna € 800 miljoen die vereist is om mee te kunnen doen en het ontbreken van de garantie dat er voor de Nederlandse industrie compensatieorders in zitten. Het cpb concludeert dan ook in haar kosten-baten analyse van overheidsdeelname aan deze tweede fase dat de voordelen niet opwegen tegen de kosten en risico's die dit project met zich meebrengt<sup>1</sup>. De JSF kan in een later stadium ook nog 'van de plank' worden gekocht. Bovendien zijn er twee andere potentiële opvolgers voor de F-16: de Franse Rafale en de Eurofighter (waarin Engeland, Duitsland, Italië en Spanje participeren). Volgens specialisten van de Nederlandse luchtmacht steekt de Joint Strike Fighter echter qua kosten en technologie met kop en schouders uit boven de Europese concurrenten, hoewel de demonstratie-modellen van de JSF nog niet door Nederlandse vliegers zijn getest<sup>2</sup>.

Als men eenmaal is ingestapt in het project, kan men in principe niet meer terug vanwege de investeringen die reeds zijn gemaakt. Daar de eerste F-16's pas na 2010 worden vervangen, zijn de risico's om zich nu reeds te binden aanzienlijk. Ten eerste verandert de rol van de krijgsmacht. De dreigingen komen uit een andere hoek dan voorheen en het is noodzakelijk dat de Nederlandse krijgsmacht daar flexibel op kan inspelen. Bovendien worden beslissingen over de aanschaf van defensiematerieel nog steeds door onafhankelijke landen genomen, terwijl de taken van de krijgsmacht steeds vaker in internationaal verband worden uitgevoerd. Dit pleit voor het op Europees niveau centraliseren van de aankoop en wellicht ook het gebruik van defensiematerieel. Dat zal niet alleen de samenwerking tussen landen kunnen bevorderen, maar ook de bezettingsgraad van het materieel kunnen doen stijgen. Daar een Nederlandse F-16 gemiddeld slechts drie uur per week in de lucht is, is hier door intensievere Europese samenwerking nog exploitatiewinst te behalen.

Daarnaast verandert de beschikbare technologie. Er wordt beweerd dat de JSF het laatste bemande gevechtsvliegtuig zal zijn. Er zijn momenteel al enkele onbemande vliegtuigen in gebruik en ze worden steeds belangrijker. Onbemande vliegtuigen zijn immers veel goedkoper, en veiliger voor de vlieger. Door de ontwikkeling van de geldverslindende JSF wordt veel geld weggetrokken uit andere Amerikaanse projecten, zoals de ontwikkeling van de onbemande gevechtsvliegtuigen, waardoor de ontwikkeling van deze nieuwe technologie wordt vertraagd. Een eventuele Nederlandse keuze om niet bij te dragen aan het JSF-project zal de Amerikanen uiteraard niet doen besluiten deze stap over te slaan en alle middelen bij de ontwikkeling van onbemande gevechtsvliegtuigen in te zetten. Nederland kan echter wel besluiten te wachten op de nieuwe technologie in de vorm van onbemande toestellen en dus langer met de huidige F-16's blijven vliegen<sup>3</sup>. Er vindt derhalve een afruil plaats tussen het uitstellen van de investering en wachten op de ontwikkeling van geavanceerde onbemande gevechtstoestellen of nu investeren in de ontwikkeling van de JSF.

Als Nederland nu niet instapt in het JSF-project, dan kan over een paar jaar beter worden ingespeeld op de behoeften die op dat moment binnen de krijgsmacht leven. Mocht dan blijken dat er behoefte is aan de JSF, dan kan deze alsnog ('van de plank') worden aangeschaft. Het verschijnen van een nieuwe technologie in de vorm van onbemande gevechtsgagers is het wachten zeker waard. Het zal de bemande JSF snel onbemand maken.

---

<sup>1</sup> Participeren in de ontwikkeling van de Joint Strike Fighter; een globale kosten-baten analyse, Centraal Planbureau, CPB document nr. 13, oktober 2001.

**2** Duurder dan de Deltawerken, de Volkskrant, 4 januari 2002.

**3** De toestellen kunnen naar verwachting tot ver na 2010 mee. De technische levensduur van de F -16's zit rond de 6.000 vliegreuren, maar dit aantal zullen zelfs de eerste toestellen uit 1979 niet in 2010 halen. Wegens hoge exploitatiekosten ligt het feitelijke aantal vliegreuren aanzienlijk lager dan gepland.

Copyright © 2002 - 2003 Economisch Statistische Berichten ([www.economie.nl](http://www.economie.nl))