Universiteit Leiden
The Netherlands

Hete hangijzers : de aanschaf van Nederlandse gevechtsvliegtuigen.

Kreemers, B.

Citation
Kreemers, B. (2009, February 10). *Hete hangijzers : de aanschaf van Nederlandse gevechtsvliegtuigen*. Retrieved from https://hdl.handle.net/1887/13498

Version:	Not Applicable (or Unknown)
License:	Licence agreement concerning inclusion of doctoral thesis in the Institutional Repository of the University of Leiden
Downloaded from:	https://hdl.handle.net/1887/13498

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Hete Hangijzers
De aanschaf van Nederlandse gevechtsvliegtuigen

PROEFSCHRIFT

ter verkrijging van

de graad van Doctor aan de Universiteit Leiden,

op gezag van Rector Magnificus professor mr. P.F. van der Heijden

volgens besluit van het College van Promoties

te verdedigen op dinsdag 10 februari 2009

klokke 13.45 uur

door

Hubertus Petrus Maria (Bert) Kreemers

geboren te Maastricht

op 14 mei 1955

Promotor:
Professor dr. B.A.G.M. Tromp (overleden op 20 juni 2007)
Professor dr. J. de Vries

Referent:
Professor dr. ir. J.J.C. Voorhoeve

Promotiecommissie:
Professor dr. K. Colijn, Erasmus Universiteit Rotterdam
Professor mr. dr. E.R. Muller
Professor dr. J.Q.Th. Rood, Universiteit Utrecht
Professor dr. R. de Wijk

Voor mijn moeder en in liefdevolle herinnering aan en met bewondering voor mijn vader

"The essence of ultimate decision remains impenetrable to the observer – often, indeed, to the decider hemself. […] There will always be the dark and tangled stretches in the decision-making process – mysterious even to those who may be most intimately involved".

John F. Kennedy

"Zwijgt over defensiezaken. Probeert iemand U uit te hooren, meldt dit onmiddellijk aan Uwen directen chef"

De Directie Staatsbedrijf Artillerie-Inrichtingen 15 februari 1940

Inhoudsopgave

Deel I

1. Inleiding 9
1.1 Besluiten over de aanschaf van gevechtsvliegtuigen 9
1.2 Vraagstelling 9
1.3 Methode 10
1.4 Indeling 11

2. Netwerken, ijzeren driehoeken en kleine groepen
Theoretisch kader 13
2.1 Het ontbreken van een algemene 'grote' theorie 13
2.2 Drie benaderingen 14
2.3 Aantal actoren 19
2.4 Kenmerken van de defensieorganisatie 21
2.5 De theorie van de ambtelijke autonomie 22

Deel II

3. Een geluk bij een ongeluk
De aanschaf van de *Starfighter* (1959-1963) 25
3.1 De komst van een nieuwe minister 25
3.2 De aanschaf van een nieuw vliegtuig 25
3.3 De keuze van de luchtmacht 26
3.4 Militaire ontwikkelingshulp uit de Verenigde Staten 30
3.5 De ministerraad 31
3.6 Een nieuwe minister 32
3.7 De tweede ronde in de besluitvorming over de Starfighter 36
3.8 Losse einden 46
3.9 Tussenstand 51

4. Complicaties en misverstanden
De aanschaf van de NF-5 (1963-1967) 53
4.1 Een lange aanloop naar weer een nieuw toestel 53
4.2 1965 55
4.3 1966 58
4.4 1967 68
4.5 Tussenstand 71

5. Een Europees luchtkasteel
Nederland en de MRCA (1968-1969) 73
5.1 Op zoek naar een vervanger van de Starfighter 73
5.2 De Nederlandse kijk op de toekomst 74
5.3 Uit het MRCA-project? 81
5.4 Tussenstand 90

6. "In welke richting moeten wij onze beperkingen gaan zoeken?" Opnieuw op zoek (1969-1973)..... 93
6.1 Een uitgestoken hand..... 93
6.2 De filosofie van de luchtmacht..... 95
6.3 Het overleg tussen Canada, Noorwegen en Nederland..... 99
6.4 Het financiële fundament onder de defensie-organisatie..... 102
6.5 De uitgeholde krijgsmacht..... 104
6.6 Organisatorische rust en zekerheid voor de defensieorganisatie..... 106
6.7 Het einde van de consensus over het defensiebeleid..... 108
6.8 De toekomst van de Nederlandse defensie: het rapport van de commissie-Van Rijckevorsel..... 115
6.9 Defensie in de jaren '70..... 119
6.10 Waarheen?..... 120
6.11 Tussenstand..... 125

Deel III

7. "Van Defensie weet ik niets" Een nieuwe minister, een nieuw beleid (mei 1973-december 1973)..... 127
7.1 "Geef mij maar Landbouw of Sociale Zaken"..... 127
7.2 In een door God geschapen ordening..... 128
7.3 Defensiebeleid in een wijder verband..... 129
7.4 De taakspecialisatiestudie..... 136
7.5 Tussenstand..... 142

8. In het gareel van de bondgenoten Het Fostervoll-initiatief en de Defensienota (december 1973-juli 1974)..... 143
8.1 Het moeilijke begin van een nieuwe minister..... 143
8.2 Europese wegen..... 145
8.3 Een plan de campagne..... 146
8.4 In een stroomversnelling..... 165
8.5 Tussenstand..... 175

9. In troebel Haags water Binnenlands-politieke druk (augustus 1974-september 1974)..... 177
9.1 Moord met voorbedachte rade aan het Zwarte Pad..... 177
9.2 Kwalijke proposities..... 182
9.3 Herrie in Den Haag..... 184
9.4 Tussenstand..... 190

10. Als een blad aan de boom De keuze van de luchtmacht (april 1974 - januari 1975)..... 193
10.1 België in de klem..... 193
10.2 Het pad wordt geëffend..... 203
10.3 Jouer le jeu Américain..... 207

10.4 Het meespelen van België 211
11. Alle eieren in een mandje
De Europese optie (februari-april 1975) 231
11.1 Onder druk 231
11.2 Geen man van heilige huisjes of heilige vliegtuigen 234
11.3 Rekensommetjes 244
11.4 De prijs van de Mirage 245
11.5 Eerst de F-16, dan Europees 246
11.6 Tussen Scylla en Charybdis 248
11.7 Het kannibalisme in de Partij van de Arbeid 253
11.8 Alle eieren in hetzelfde mandje 255
11.9 Tussenstand 261
12. "Die jongens van de Koninklijke luchtmacht"
De keuze voor de F-16 (mei-juni 1975) 263
12.1 Diplomatieke en politieke schaamlappen 263
12.2 Stug doorgaan 266
12.3 Een vulgair gespreksonderwerp 267
12.4 Een moeilijke beslissing 269
12.5 Een moeilijk debat 270
12.6 Het Belgische besluit 276
12.7 Tussenstand 278

13. Na het besluit van de aanschaf
De nasleep van Nederlands grootste wapenorder (1975-1994) 279
13.1 Een Belgische visgraat in de Nederlandse keel 279
13.2 Dan maar geen niet-onaanzienlijke tegenprestatie 280
13.3 De optie 281
13.4 De vervolgbestelling 284
13.5 De configuratiegroei van de F-16 288
13.6 De prijs van de F-16 294
13.7 De levensduur van de F-16 297
13.8 Tussenstand 300

14. Praktijk en theorie van besluitvorming over de aanschaf van gevechtsvliegtuigen 303
14.1 Aanpak 303
14.2 Drie benaderingen 309
14.3 Conclusie 314

Woord van dank 320

Bibliografie 322
Lijst van personen 333
Lijst van geïnterviewden 338
Kabinetten, ministers en staatssecretarissen van Defensie 339
Personenregister 341

Summary **349**
Curriculum vitae **359**
Noten **362**

1. Inleiding

1.1 Besluiten over de aanschaf van gevechtsvliegtuigen

"Het gaat om een oneindig gecompliceerd vraagstuk, waarbij het feit, dat vliegtuigen alleen op langere termijn leverbaar zijn, de kwalijkste rol speelt. Dat betekent namelijk dat Gij en Uw adviseurs bij voortduring in een aantal potten met koffiedik moeten zitten kijken."[1] Zo waarschuwde het Eerste Kamerlid Harm van Riel de minister van Defensie in 1971. Deze studie heeft als doel het vergroten van het inzicht in de wijze waarop in de defensieorganisatie besluiten worden genomen over de aanschaf van Nederlandse gevechtsvliegtuigen. De aanschaf van de *Starfighter* in 1959, de aanschaf van de *NF-5* in 1966 en de vervanging van deze twee toestellen door de *F-16* ontwikkelden zich tot twistappels in de Nederlandse politiek. De aanschaf van de *F-16* was in de woorden van de Algemene Rekenkamer "een complex steekspel tussen regering, parlement en bedrijfsleven".[2] Het besluit in 1969 om uiteindelijk niet mee te doen aan het *MRCA*-project is één van de beslissingen die eveneens veel leert over de wijze waarop – in de woorden van Van Riel - in het ministerie van Defensie koffie wordt gezet. Aan dit onderzoek gaat het dan ook om de vraag hoe de besluitvorming over de aanschaf van gevechtsvliegtuigen in Nederland verloopt.

Onderzoek naar complexe projecten op defensiegebied neemt een bescheiden plaats in binnen het grotere onderzoeksveld naar besluitvorming rond grote projecten. Met name infrastructurele projecten kunnen – in binnen- en buitenland – rekenen op veel belangstelling. Materieelprojecten op defensiegebied komen er maar bekaaid van af.[3] Dit onderzoek heeft als doel dit hiaat te verkleinen. Het spreekt voor zich dat een bijdrage aan het vullen van deze lacune wenselijk is om meer zicht te krijgen in de politiek-bestuurlijke verhoudingen binnen het Nederlandse politieke systeem in het algemeen en binnen de defensieorganisatie in het bijzonder. Het feit dat projecten als de aanschaf van de *Starfighter* en van de *F-16* al snel het predikaat van 'wapenorder van de eeuw' krijgen maakt duidelijk dat hier sprake is van uitzonderlijk grote en gecompliceerde projecten. Onderzoek naar de besluitvorming rond dergelijke projecten is relevant voor soortgelijke, nog lopende of in aantocht zijnde megaprojecten, ook al speelde de besluitvorming over de aanschaf van de *F-16* zich al weer geruime tijd geleden af. Het is nu eenmaal een gegeven dat op dit vlak ook over een langere tijdsperiode bezien weinig vergelijkingsmateriaal voorhanden is. In de afgelopen zestig jaar gaat het maar om een handvol besluiten. Het besluit tot de aanschaf van de *Starfighter* dateert van 1959. Zeven jaar later werd tot de aanschaf van de *NF-5* besloten. Het eind van de jaren zestig en de jaren zeventig vormden de achtergrond voor de besluitvorming over de aanschaf van de *F-16*. In de jaren negentig begonnen de voorbereidingen voor de vervanging van de *F-16*, naar het zich laat aanzien door de *JSF*. Er is dus sprake van maar een relatief beperkte empirische basis voor dit onderzoek. Dat lot deelt deze studie met eerdere onderzoeken op het gebied van veiligheids- en defensiebeleid.[4]

1.2 Vraagstelling

Aan deze studie liggen twee vragen ten grondslag:
1. Hoe komt de besluitvorming over de aanschaf van gevechtsvliegtuigen tot stand?
2. Welke actoren bepalen de einduitkomst en welke standpunten nemen zij in?

1.3 Methode

Dit onderzoek naar de besluitvorming over de aanschaf van gevechtsvliegtuigen berust op een kwalitatieve analyse die een historische (wat is er gebeurd?) en een bestuurskundige component (wat kunnen we ervan leren als het om besturen gaat?) bevat. De analyse richt zich op besluitvorming over de aanschaf van gevechtsvliegtuigen, op de besluitvormingsprocessen en in deze processen op de strijdpunten. De actoren die hun stempel op deze strijdpunten weten te drukken gelden als meest invloedrijke actoren. Het gaat er dus om een aantal belangrijke besluiten te belichten, vervolgens na te gaan wie bij deze besluiten betrokken waren en ten slotte vast te stellen wie van deze actoren met succes besluiten hebben kunnen voorbereiden of blokkeren.

De invloed van actoren op de besluitvorming kan op verschillende manieren worden vastgesteld. Met de positiemethode wordt nagegaan welke actor over de meeste formele bevoegdheden blijkt te beschikken. De formele positie van een actor zegt echter niet veel over de *feitelijk* uitgeoefende invloed op de besluitvorming. Een tweede methode voor het meten van invloed is de reputatiemethode, waarbij de perceptie van actoren over elkaars invloed (invloedsreputatie) centraal staat. Een derde methode is de decisiemethode, die de besluitvorming over een strijdpunt volgt door de tijd. Deze methode berust op de veronderstelling dat een analyse van het besluitvormingsproces inzicht kan bieden aan de onderlinge invloedsverhoudingen.[5] In dit onderzoek hanteren we de decisiemethode.

Het onderzoek betreft de volgende besluiten:
a. de aanschaf van de *Starfighter* (1959-1963);
b. de aanschaf van de *NF-5* (1963-1967);
c. de deelname aan het *MRCA*-project (1968-1969);
d. de vervanging van de *Starfighter* en de aanschaf van de *F-16* (1971-1975);
e. de vervanging van de *NF-5* door de *F-16* (1978-1980).

Het onderzoek naar elk besluit kent een aantal fasen. Allereerst werd met behulp van de notulen van de ministerraad, verslagen van beraden die bij deze besluitvorming een rol speelden en de Handelingen van de Tweede en Eerste Kamer onderzocht hoe de besluitvorming was verlopen. Daarbij werden uiteraard ook aan de Tweede en Eerste Kamer aangeboden beleidsstukken (brieven, begrotingen, nota's en antwoorden op kamervragen alsmede verslagen van overlegvergaderingen) betrokken. Daarbij is als periode waarop dit onderzoek betrekking heeft het tijdvak 1959-1999 gekozen. De uitloop tot 1999 is te verklaren door de in de tijd achterblijvende publieke verantwoording over de besluitvorming over belangrijke onderdelen van de keuze voor de laatst onderzochte casus, de aanschaf van de *F-16*.

Vervolgens werd aan de hand van archiefmateriaal en egodocumenten (mémoires, dagboeken en dergelijke) de reconstructie van de besluitvorming gecompleteerd. Het Centraal Archievendepot van het ministerie van Defensie was daarbij een startpunt met veel bronnenmateriaal, maar ook de archieven van het kabinet van de minister-president en van het ministerie van Buitenlandse Zaken waren van belang.

Daarnaast zijn met verschillende betrokkenen en enkele deskundigen gesprekken gevoerd. De ontwerptekst van deze studie is voor commentaar voorgelegd aan enkele van deze betrokkenen en deskundigen. Een overzicht van de geïnterviewden is in de bijlagen opgenomen.

Voor onderzoek naar defensieprojecten moeten obstakels worden overwonnen. Op onderzoek naar besluitvorming over complexe projecten binnen defensieorganisaties rust klaarblijkelijk zoiets als een taboe. Dat constateerden ook Kenneth R. Mayer en Anne M. Khademian.[6] Hun verklaring voor wat zij "long-standing neglect" noemen werpt een interessant licht op de moeilijkheden die onderzoekers bij het verzamelen van materiaal voor het reconstrueren van de besluitvorming over dit soort complexe projecten onvermijdelijk tegenkomen. Vooral de natuurlijke neiging om de besluitvorming op dit gebied te onderwerpen aan "secrecy and dispatch" is daar debet aan. Met de aanschaf van de gevechtsvliegtuigen voor de Koninklijke luchtmacht was de directie materieel van de luchtmacht belast. Het grootste deel van de in dat kader verzamelde informatie en gemaakte analyses werd aan de hoogste graad van geheimhouding binnen de defensieorganisatie en daarbuiten onderworpen. De toegang tot de beleidsinformatie werd verder bemoeilijkt door deze informatie te omgeven en te mengen met gecompliceerde, technische gegevens.

Inmiddels zijn veel Nederlandse overheidsarchieven toegankelijk voor onderzoek. Uitzonderingen waren er niettemin. Toestemming voor inzage in het archief van prins Bernhard werd geweigerd.[7] Een groot deel van het justitiedossier met betrekking tot de poging tot omkoping van twee Tweede Kamerleden is vernietigd.[8] Om toegang te krijgen tot relevante archiefdelen van het ministerie van Buitenlandse Zaken moest met een veelvuldig beroep op de Wet Openbaarheid van Bestuur inzage in relevante documenten worden afgedwongen. Sommige archieven kennen grote hiaten. Dat geldt bij voorbeeld voor het archief van de directie materieel van de luchtmacht. Van het archief van de luchtmachtattaché in Washington over de periode tussen 1947 en 1996 is niets bewaard gebleven.[9]

Voor dit onderzoek was het wenselijk gebruik te maken van buitenlandse bronnen. Dat lukte niet altijd. Een beroep op inzage van relevante informatie die deel uitmaakte van de beraadslagingen van de Belgische ministerraad werd afgewezen, omdat daarvoor een geheimhoudingstermijn van maar liefst 75 jaar geldt. Pas in 2050 kan aan de hand van deze bronnen de samenhang tussen de besluitvorming over de vervanging van de *Starfighter* in Brussel en in Den Haag worden vastgesteld. Voor meer informatie uit deze bron over de aanschaf van de *Starfighter* moet tot 2034 worden gewacht. Voor een deel kon dit gemis overigens worden gecompenseerd door de toegankelijkheid van de codeberichten van het Amerikaanse ministerie van Buitenlandse Zaken en zijn ambassades in Den Haag, Brussel, Oslo, Kopenhagen, Parijs, Bonn, Rome en Londen. Het overgrote deel van het telegramverkeer tussen Washington en de Amerikaanse posten in andere landen en organisaties als de *NAVO* over de vervanging van de *Starfighter* kon worden geraadpleegd.

1.4 Indeling

Deze studie bestaat uit drie delen. Het eerste deel, dit inleidende hoofdstuk en hoofdstuk 2, heeft betrekking op de probleemstelling, de methode en de indeling van deze studie, alsmede een theoretisch kader. Het tweede deel betreft de besluitvorming over de aanschaf van de *Starfighter*, de besluitvorming over de aanschaf van de *NF-5* en de deelname aan het *MRCA*-project. Aan dit deel worden vier hoofdstukken gewijd. In het derde deel komt de vervanging van de *Starfighter* door de *F-16* aan bod. Ook de vervanging van de *NF-5* en de nasleep komen in dit deel aan de orde. De studie wordt afgesloten met een epiloog waarin de losse einden van de besluitvorming in 1975 aan bod komen en – helemaal aan het slot – de conclusies. Dit derde deel telt zeven hoofdstukken.

Ter wille van de leesbaarheid is gekozen voor een consequente benaming van de vliegtuigtypen die letterlijk en figuurlijk bij de aanschaf van Nederlandse gevechtsvliegtuigen kwamen voorbijvliegen. Zo is de *Starfighter* in tal van documenten ook aangeduid als *F-104G*. Waar dat beslist niet met de bedoeling van de opsteller conflicteerde is daarom in deze studie gekozen voor één consequente benaming.

De citaten in dit proefschrift zijn aan de huidige spelling aangepast.

Bert Kreemers

Den Haag, 16 juni 2008

2. Netwerken, ijzeren driehoeken en kleine groepen
Theoretisch kader

2.1 Het ontbreken van een algemene 'grote' theorie

"Klein in aantal, groot in daden', zo luidt de lijfspreuk van de Koninklijke luchtmacht. De luchtmacht is één van de bij de besluitvorming over de aanschaf van de *F-16* betrokken organisaties. Was de luchtmacht de dominante actor in de besluitvorming over de aanschaf van de *F-16,* van de *NF-5* en de *Starfighter* of vormde zij slechts een van de vele schakels in een uitgebreid netwerk van politieke, diplomatieke, industriële en andere belangenbehartigers? Als ze maar een enkele schakel was, hoe slaagde ze erin andere actoren in de Nederlandse politiek zo ver te krijgen dat haar plannen steun verwierven in het kabinet en in de Tweede Kamer?

Aan onderzoeken naar besluitvorming over in het oog springende besluiten bestaat geen gebrek. Maar desondanks weten we weinig over de wijze waarop besluiten worden genomen, over de manier waarop actoren hun belangen proberen veilig te stellen. De vragen over de rol van de luchtmacht in de besluitvorming over de aanschaf van gevechtsvliegtuigen en over de rol van andere actoren daarbij komen niet zomaar uit de lucht vallen. Maar een pasklaar antwoord is niet eentweedrie te geven.

Als gevolg van dat gebrek aan kennis over de manier waarop besluiten tot stand komen is het ook niet verwonderlijk: "No single volume, no matter how thick, can cover all aspects of decision making."[1] Het is langzamerhand een uitgemaakte zaak dat "a universal theory of decision making is largely regarded as a myth today (some see it as a convenient myth)."

Het idee van zo'n "universal theory" is onlosmakelijk verbonden met het zogeheten "rational comprehensive model of decision making." Aan dit model liggen twee veronderstellingen ten grondslag. In de eerste plaats worden actoren beschouwd als "atomistic entities who are self-interested and whose interests and preferences are set prior to decision making situations".[2] In de tweede plaats worden actoren in staat geacht hun voorkeuren, doelstellingen en andere "utility functions" vast te stellen en te gebruiken bij het bepalen van hun keuze en hun keuze af te wegen tegen alternatieven, waarvan de uitkomsten met grote zekerheid kunnen worden voorspeld.

Het is de vraag of deze theoretische benadering niet eerder beoogt te verklaren hoe de besluitvorming zou *moeten* verlopen. Actoren zouden met alle beschikbare informatie hun keuze laten vallen op een besluit dat maximaal aan hun wensen tegemoet zou komen. De werkelijkheid is echter grilliger en laat zich niet zo netjes ordenen als de rationalisten dat zouden wensen.

Het is dan ook geen verrassing dat theoretische tegenstromen als het incrementalisme opgeld doen. Het incrementele model legt minder nadruk op het verzamelen van informatie en het analyseren daarvan, maar richt zich meer op onderhandelingen, overleg en andere vormen van interactie tussen sleutelfiguren in het besluitvormingsproces. Ook het incrementele model verwierf niet de status van een 'universal theory'. Tegen zo'n status voor het incrementele model zijn nogal wat bezwaren aan te voeren. Het incrementele model gaat immers uit van een vast en beperkt aantal actoren en dan nog wel in een situatie "when there is a great deal of continuity in the nature of the problems that policies are intended to address."[3] Dat geldt zonder meer voor veel besluiten die binnen de overheid in Nederland en ook in andere landen worden genomen, maar bestrijkt zeker niet alle vormen van besluitvorming.

David Braybooke en Charles Lindblom hebben deze kritiek op het incrementele model gepareerd door weliswaar ervan uit te gaan dat de meeste besluiten stapje voor stapje worden genomen, maar ook te erkennen dat onder omstandigheden met maar beperkte kennis van zaken keuzes worden gemaakt.[4] Later heeft Lindblom het spectrum waarbinnen de verschillende vormen van besluitvorming hun beslag krijgen nog verder verbreed en een model ontworpen dat van 'synoptic' (rationeel) naar minder rationele vormen van besluitvorming loopt en uiteindelijk eindigt bij 'blundering'.[5]

Een andere poging om een combinatie van theoretische benaderingen als uitgangspunt te kiezen is afkomstig van John Forrester, die vijf mogelijke manieren van besluitvorming onderscheidt: "optimizatization, satisfying, search, bargaining and organizational."[6] Forrester komt tot deze vijf modellen aan de hand van vijf variabelen waarop telkens twee varianten mogelijk zijn. Het is dus goed mogelijk dat de indeling van Forrester niet tot vijf, maar wellicht tot zelfs tien of nog meer besluitvormingsstijlen leidt.

Zolang een 'universal theory' niet voorhanden is, gaat de discussie over besluitvormingsmodellen of besluitvormingsstijlen voort. Immers: "the decision-making stage is affected by the nature of the policy subsystem involved and by the constraints under which key policy actors, in this case authoritative decision-makers, operate."[7] Dit heeft tot gevolg dat in beginsel voortdurend nieuwe indelingen en modellen aan de orde zijn.[8]

Dit verklaart waarom naarstig wordt gezocht naar theoretische benaderingen met de meeste overtuigingskracht. Omdat verschillende auteurs op het belang van de door hen beschreven benadering voor de verklaring van de besluitvorming over dit soort projecten hebben gewezen, gaan we op de bruikbaarheid van een aantal van zulke modellen nader in. Hier is sprake van een keuze die berust op een uitgebreidere oriëntatie.[9] Het betreft in de eerste plaats netwerkbenaderingen, waar een in beginsel onbeperkt aantal beslissers en actoren het verloop van het besluitvormingsproces proberen te beïnvloeden. In de tweede plaats gaat het om 'ijzeren driehoeken', instituties met nauwe banden waarbinnen de besluitvorming zich voltrekt. Tenslotte betreft het kleine groepen. Op deze manier bestrijken we op drie niveaus alle denkbare structurele vormen van besluitvorming. Bij netwerken gaat het om in beginsel oneindig veel actoren. Bij 'ijzeren driehoeken' om een beperkt aantal actoren. Bij kleine groepen gaat het om de besluitvorming in een van de drie hoeken van zo'n 'ijzeren driehoek'.

2.2 Drie benaderingen

Bij besluiten over megaprojecten, zoals de aanschaf van gevechtsvliegtuigen, gaat het om verschillende belangen. Naast militairoperationele overwegingen zijn buitenlandspolitieke belangen in het geding. Bij zulke beslissingen gaat het ook om vaak niet onaanzienlijke financiële gevolgen en de betekenis op industrieeleconomisch gebied kan groot zijn. De wijze waarop uiteindelijk de keuze voor een bepaald type gevechtsvliegtuig wordt bepaald hangt uiteraard af van het gewicht dat aan elk van deze uiteenlopende belangen wordt toegekend. De eerste mogelijkheid is dat de belangen om voorrang wedijveren en dat in netwerkachtige constructies met uitruilmogelijkheden de keuze voor een bepaald type vliegtuig tot stand komt. De tweede mogelijkheid is dat de belangen samenvallen en zich een 'machtselite' vormt. De derde mogelijkheid is dat ondanks de uiteenlopende belangen een dominante actor in staat is het eigen belang de doorslag te laten geven. De nadruk komt in dat geval te liggen op het verloop van het besluitvormingsproces en de rol van de dominante actor daarin.

2.2.1 Netwerken

Eén van de eerste aanzetten in de richting van de institutionele benadering gaf Ernst F. Griffith.[10] Al voor de Tweede Wereldoorlog zag hij ingrijpende veranderingen in het

Amerikaanse politieke systeem. De economische malaise in de jaren dertig en de daarop volgende massale werkloosheid kwamen in het brandpunt van de Amerikaanse politiek te liggen en maakten actief overheidsoptreden onvermijdelijk. Het geijkte gouvernementele optreden had tot dan bestaan uit "a government of laws", dat tot ver in de jaren dertig het optreden van de overheid kenmerkte. Maar voor het oplossen van zulke grote economische en sociale vraagstukken als die van de depressie in de jaren dertig was een andere vorm van overheidsoptreden nodig: "a government, which is organization to attain objectives."[11] Volgens Griffith moest overheidsoptreden zich richten op "continuous intervention – intervention by men in the relations between groups."

Volgens Griffith vond "each group its legislative spokesmen; its insistences found their ultimate governmental expression in the creation of a department, an agency, or a commission designed to exercise regulatory continuous intervention on its behalf; or occasionally, if two groups were clashing, in an arbitrating or regulatory agency." De groepen, met hun "legislative spokesmen and administrative agents", vormden even zovele beleidscentra. De uiteindelijke situatie was "a government of whirlpools" oftewel besluitvorming in een netwerk.

Het is de verdienste van Griffith geweest de functie van belangengroepen in de beleidsvorming van een zwaarder accent te hebben voorzien in de politicologie. Zijn benadering heeft tot verdere inzichten geleid. Daar is de nodige tijd mee gemoeid geweest. Aan het einde van de jaren tachtig kregen netwerkbenaderingen veel meer aandacht. Ook in Nederland. Een voorbeeld daarvan is het pluricentrische perspectief dat Geert F. Teisman biedt voor onderzoek naar complexe besluitvorming.

Het uitgangspunt van Teisman is dat deze complexe besluitvorming niet bestaat uit hét besluit "waaromheen een reeks van andere beslissingen is opgebouwd, maar op het uitgangspunt dat besluitvorming een veelheid van beslissingen omvat die niet in een vooraf te kennen logische relatie tot elkaar staan."[12] Complexe besluitvorming omschrijft Teisman als besluitvorming waarbij diverse moeilijk verenigbare maatschappelijke doelen een rol van betekenis spelen. Verschillende specifieke belangen staan op het spel en er is over de invulling van het begrip algemeen belang onenigheid.

Om in een dergelijke complexe situatie tot besluitvorming te komen zijn gezamenlijke inspanningen van individuen, groepen en organisaties vrijwel onmisbaar. Om dergelijke complexe besluitvorming te bestuderen heeft de onderzoeker een perspectief nodig.

Teisman reikt zichzelf en andere onderzoekers drie van dergelijke perspectieven aan. In de eerste plaats een 'topdown' benadering, door Teisman aangeduid als de unicentrische benadering. In deze benadering zijn de actoren op het beleidsveld hiërarchisch geordend. Er is één centrale eenheid die maatschappelijke problemen definieert en het besluit neemt hoe deze problemen moeten worden opgelost. Deze eenheid heeft een bovengeschikte rol in de samenleving en kan haar wil met dwang opleggen. Bovendien is deze eenheid beter dan enige andere actor in staat 'het algemeen belang' te behartigen.

Hiertegenover plaatst Teisman een 'bottom-up' benadering, door hem aangeduid als multicentrische benadering. In deze benadering is decentralisatie onontkoombaar en empirisch veelal een feit: veel beslissingen liggen in handen van lokale actoren. De beslissingen van deze lokale actoren leiden zonder centrale interventies tot een optimale situatie. De rationaliteit ligt niet in het algemeen belang, maar in het welbegrepen eigen belang van de autonome actoren. Afstemming komt tot stand door ruil in een situatie van perfecte competitie.

Teisman vraagt zich af of beide perspectieven toereikend onderzoek opleveren. In beide benaderingen zou sprake zijn van autonomie, die in de eerste benadering bij de centrale

overheid en in de tweede benadering bij lokale overheden ligt. Maar de werkelijkheid is dat noch de centrale overheid, noch de lokale actoren de besluitvorming naar hun hand kunnen zetten. Veel meer is sprake van een asymmetrische relatie waarbij centrale overheid en lokale actoren tot elkaar zijn veroordeeld. De één beschikt over middelen die de ander nodig heeft voor zijn beleidsproject en voor deze middelen bestaat geen substituut. Noch het algemeen belang, noch het eigenbelang, maar het gemeenschappelijke belang is de toetssteen voor het beoordelen van beleid.[13] In deze derde benadering bestaat weinig aandacht voor formele organisatiestructuren, die volgens Teisman "maar in beperkte mate relevant zijn voor onderzoek."[14]

In deze benadering – door Teisman de pluricentrische benadering genoemd - ligt de nadruk meer op het door interactie vinden van een gemeenschappelijke noemer in een veelheid van heersende doelen en nieuwe doelen. Teisman spreekt zelfs van een spervuur van plannen waarmee een netwerk van wederzijds afhankelijke actoren een ingreep in de samenleving tot stand probeert te brengen. Dus geen 'topdown' of 'bottom-up', maar vanuit alle richtingen liggen de besluitvormers onder vuur.

Aan de pluricentrische netwerkbenadering liggen drie veronderstellingen ten grondslag die relevant zijn voor onderzoek naar de aanschaf van gevechtsvliegtuigen:

1. in een beleidsnetwerk zijn actoren afhankelijk van elkaar. Erik-Hans Klijn en Teisman wijzen er in dit verband op dat sommige actoren zich doelen stellen, terwijl anderen in het netwerk over bronnen beschikken, die onmisbaar zijn om deze doelen te verwezenlijken;[15]
2. in een beleidsnetwerk is sprake van meer actoren, die allen een zekere beleidsvrijheid hebben om hun eigen doelen in het beleidsproces te bepleiten en te bevorderen;
3. in een beleidsnetwerk bestaat geen bovengeschikte actor. Bij elke activiteit om de eigen doelstellingen te bereiken komen actoren "in een interactiespel met anderen terecht."

Aan de hand van deze veronderstellingen komen Klijn en Teisman tot de opvatting dat ambities, doelen en middelen [...] vooral tijdens interactie ontdekt, gecreëerd en geherinterpreteerd worden."[16] Het beleidsproces bestaat in hun benadering maar voor een klein deel uit het vooraf formuleren van doelen en het koppelen van deze doelen aan van te voren ontworpen middelen." Of in andere woorden: "beleidsontwikkeling is meer een doelzoekend dan een doelstellend proces".

Het begrip 'netwerk' wordt op uiteenlopende wijze ingevuld. Teisman doet daar samen met Klijn niet geheimzinnig over, maar ze slagen er tegelijkertijd niet in om helderheid te verschaffen en de onderzoekers te voorzien van een slechts voor een uitleg vatbare omschrijving. "De nadruk ligt op interactie tussen een aantal verschillende actoren die van elkaar afhankelijk zijn en om die reden relaties met elkaar onderhouden", zo geven zij het in hun ogen kenmerkende verschil van het 'netwerkperspectief" "met andere perspectieven" aan. Dat doelen ook nog eens gaandeweg kunnen veranderen, draagt ook niet bij aan een helder en dus bruikbaar perspectief: "Tijdens de interactie kunnen echter nieuwe doelen worden ontdekt." Zo ontstaan kruisverbanden tussen beslissingen die niet in een vooraf te kennen logische samenhang met elkaar staan. En die zorgen voor een opeenstapeling van complexe situaties met veel (verschillende soorten) actoren, die asymmetrische relaties met elkaar onderhouden.

In de netwerkbenadering vervult de initiatiefnemer een belangrijke rol. "Dit kan elke [ambitieuze] actor in een netwerk zijn (politicus, bestuurder, ambtenaar of maatschappelijke actor)." Vervolgens is het van belang dat "actoren waarvan een bijdrage wordt verwacht reageren op het betreffende beleidsvoorstel." De volgende stap is "om tot een beleidsvoorstel te komen, waarin voor alle onmisbare partijen iets aantrekkelijks zit." Is dat niet het geval, dan wordt gezorgd voor een vervangende actor of worden dwangstrategieën toegepast. Een andere

mogelijke uitkomst is "dat actoren soms hun verlies zullen nemen als de kans op winst in een vervolgspel erdoor toeneemt."

Wie de voorbeelden ziet waarmee Klijn en Teisman de bruikbaarheid van hun netwerkbenadering willen aantonen, stuit op "spelen binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over de verdeling van infrastructurele projecten, binnen Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over bouwlocaties, binnen de gemeente over bestemmingsplannen en bouwvergunningen en binnen diverse private partijen over investeringsprioriteiten."[17]

Bij dit soort projecten en complexe situaties zijn als uitkomsten denkbaar:
- de mogelijkheid van vervanging (van een onwillige gemeente, van een niet-meewerkende private partij) is vanzelfsprekend voorhanden;
- dwang (wet- en regelgeving, het toezeggen of het onthouden van steun aan andere projecten) behoort tot de mogelijkheden;
- het aantal infrastructurele projecten is groot. Dat maakt kruiselings aan elkaar te knopen besluiten en uitruil tussen meer en minder profijtelijke projecten een reële optie.[18]

2.2.2 IJzeren driehoeken

Bij de netwerkbenadering kan het aantal actoren oneindig groot en onbeperkt zijn. Netwerkbenaderingen roepen het beeld van een duiventil op, waar de stroom van en het aantal beslissers voortdurend aan beweging en verandering onderhevig is. Dat is niet het geval bij corporatistische benaderingen, waar slechts sprake is van een beperkt aantal belangengroepen. Aan het eind van de jaren zeventig viel een toenemende belangstelling voor het corporatisme te bespeuren.[19] Jouke de Vries spreekt in navolging van Philippe C. Schmitter van neocorporatisme. Het corporatistische gedachtegoed was besmet geraakt door zijn associatie met het fascisme en het nationaal-socialisme. Schmitter maakt bij corporatisme een onderscheid tussen corporatisme dat is opgelegd van bovenaf en neocorporatisme dat van onderop is ontstaan. In de laatste variant moet worden gedacht aan een klein aantal invloedrijke belangengroepen, zogenaamde toporganisaties als werkgeversorganisaties, vakbonden en landbouworganisaties. Omdat het aantal actoren beperkt is, kunnen strijdpunten relatief makkelijk worden opgelost. Een ander kenmerk is de uitschakeling van het parlement in de besluitvorming: beslissingen komen tot stand aan de onderhandelingstafel tussen de belangengroeperingen en de overheid.

Volgens De Vries bestaat met name in de West-Europese politicologische literatuur in de jaren zeventig aandacht voor het neocorporatisme, terwijl in de Verenigde Staten hernieuwde belangstelling is voor de zogeheten 'ijzeren driehoek'. Al in de jaren vijftig kwamen de verhoudingen tussen een departement, een congrescommissie en een belangengroep onder de loep van Amerikaanse politicologen te liggen. Ook de waarschuwingen van politici als president Dwight Eisenhower en senator James Fulbright voor het 'militair-industrieel complex' trokken veel aandacht. Dit soort 'ijzeren driehoeken' werd als oorzaak gezien voor het onvermogen van net verkozen presidenten om met inzet van hun nieuwe politieke mandaat veranderingen in het bestaande beleid te bewerkstelligen. Zij stuitten daarbij meer dan hun lief was op deze 'ijzeren driehoeken'. De Vries noemt in de Nederlandse context de driehoek tussen de Vaste Kamercommissie voor Defensie, het ministerie van Defensie en de wapenindustrie. Zijn empirische studie naar belangenverstrengeling binnen het ministerie van Landbouw en Visserij toont inderdaad het bestaan aan van een 'ijzeren driehoek' op dat beleidsterrein. Ook het feit dat de cultuur van 'ijzeren driehoeken' sterk gesloten is werkt als een aansporing om dit model te gebruiken als verklaring voor de wijze waarop in Nederland gevechtsvliegtuigen worden aangeschaft.

Problematisch is dat praktisch gezien de invloed van die actoren in de 'ijzeren driehoek' nauwelijks of zelfs in het geheel niet meetbaar is. Dat bezwaar is door Paul 't Hart deels ondervangen door een toetsingskader voor een beoordeling van het functioneren van de Tweede Kamer. De rol en betekenis van de industrie in de 'ijzeren driehoek' zijn nader te bezien met behulp van een analyse van de rol die industrieelpolitieke belangen in de besluitvorming speelden. En de invloed van het ministerie van Defensie is ook niet precies meetbaar, maar zijn rol – en met name die van de luchtmacht – kan wel gereconstrueerd worden aan de hand van een kwalitatieve analyse van de besluitvorming.

't Hart wijst erop dat volksvertegenwoordigingen - en dus ook de Tweede Kamer – bij grote projecten twee uiteenlopende soorten gebreken wordt verweten. Het ene verwijt is dat het parlement te weinig, dan wel te zwakke controle over de regering uitoefent. Het andere verwijt is dat er sprake is van te veel en te krachtige controle. Nu eens stort de Tweede Kamer zich als een uitgehongerde leeuw op de publieke belangen bij grote projecten, dan weer laat ze zich als een "mak schaap" in de luren leggen.[20]

't Hart onderscheidt vijf criteria voor de beoordeling van het functioneren van de volksvertegenwoordiging bij de controle op grote projecten in het algemeen en grote infrastructuurprojecten in het bijzonder. 't Hart spreekt van een ideaaltypische volksvertegenwoordiging die:

a. scherp zicht heeft op de cruciale strategische keuzes die bij de selectie en ontwikkeling van grote infrastructuurprojecten aan de orde zijn;
b. te allen tijde een goede informatiepositie geniet om tot afgewogen oordelen te komen over nut/noodzaak, vormgeving en uitvoering van grote projecten;
c. gelet op het grote belang en de verstrekkendheid van grote projecten haar leden ruimte verschaft hun standpunten te bepalen in betrekkelijke vrijheid en met het oog op de merites van de zaak zelf;
d. hoofd- en bijzaken in haar controletaak goed weet te scheiden en de regering wat betreft de laatstgenoemde categorie ruimte laat en niet steeds voor de voeten loopt;
e. periodiek vergelijkende evaluaties van de politiek-bestuurlijke gang van zaken rond grote projecten uitvoert en deze aangrijpt om de kwaliteit van de besluitvorming over en controle op grote projecten te verbeteren.

Hoewel in plaats van 'ijzeren driehoek' met aan elke hoek een actor ook wel van 'subsystemen' en 'gesloten circuits' wordt gesproken is het aantal actoren in het 'ijzeren driehoek'-model klein. Op dat punt ontmoet het model van de 'ijzeren driehoek' dan ook de nodige kritiek. Hugh Heclo, een Amerikaanse politicoloog, meent dat door de focus op maar een gering aantal actoren de invloed van andere spelers over het hoofd wordt gezien. Omdat de werkelijkheid in de verzorgingsstaat veel complexer is, sluit het model van de 'ijzeren driehoek' niet goed aan op wat werkelijk de gang van zaken zou zijn rond de besluitvorming. Om aan dat bezwaar tegemoet te komen introduceert Heclo het model van de 'issue-networks', dat De Vries omschrijft als 'strijdpuntnetwerken.'[21]

Volgens De Vries zou deze theorie van de politieke strijdpunten de uitkomsten van besluitvorming over infrastructurele projecten beter kunnen verklaren. Deze theorie benadrukt dat binnen netwerken politieke machtsprocessen een rol spelen. De relatieve machtsverhoudingen tussen voor- en tegenstanders over een strijdpunt geven uiteindelijk de doorslag en bepalen de uitkomst van het besluitvormingsproces. Binnen deze strijdpuntnetwerken nemen overheidsorganisaties een zeer dominante plaats in.

De Vries spreekt bij het neocorporatisme, de 'ijzeren driehoeken' en de strijdpuntnetwerken over netwerkmodellen, die hij rangschikt aan de hand van zes kenmerken:

Schema 2.1 Kenmerken

Kenmerken	Neocorporatisme	IJzeren driehoek	Strijdpuntnetwerk
Aantal actoren	Beperkt	Beperkt	Onbeperkt
Relaties tussen actoren	Formeel	Informeel	Informeel
Kenmerken van de agenda	Gesloten	Gesloten	Gesloten
Oplosbaarheid van strijdpunten	relatief eenvoudig	relatief eenvoudig	Moeilijk
Theoretische achtergrond	Elitisme	gematigd pluralisme	extreem pluralisme
Operationalisering van begrippen	Moeilijk	Eenvoudig	Moeilijk

2.2.3 Kleine groepen

Technopols

De derde in beschouwing te nemen theoretische invalshoek richt zich op het derde niveau van de besluitvorming en de omstandigheden waaronder de besluitvorming geschiedt. Onder de netwerken met in beginsel oneindig veel actoren en de driehoeken bevinden zich kleine groepen, die een dominante rol in de besluitvorming vervullen.

Voor een antwoord op de vraag hoe een beperkt aantal personen een dominante rol in de besluitvorming kan vervullen biedt de benadering van Jorge I. Domínguez, een Amerikaanse hoogleraar bestuurskunde aan de Harvard Universiteit, een aanknopingspunt. Domínguez vond bij onderzoek naar de economische successen van een aantal Zuid-Amerikaanse landen sleutelfiguren, die op het eerste gezicht sterk leken op technocraten. Stuk voor stuk waren het "individuals with a high degree of specialized training which serves as a principal criterion on the basis of which they are selected to occupy key decision-making or advisory roles in large complex organizations – both public and private."[22]

Bij nader inzien was dit beeld niet compleet. Hun "commitment to high standards, their personal convictions, their mode of professional work, their cosmopolitan vision, and their devotion to their homeland" waren naast hun "high degree of specialized training" even belangrijke bronnen voor hun ideeën die aan hun successen en zo nu en dan ook fiasco's ten grondslag lagen.
Daarbij kwam dat deze sleutelfunctionarissen geen koudwatervrees hadden voor "the rough-and-tumble of political life". Hun ideeën berustten op kennis, ervaring en deskundigheid, hun argumentatie was rationeel. Maar daarnaast hielden ze rekening met politieke haalbaarheid en maatschappelijk draagvlak. Daarmee ontstaat een voedingsbodem voor besluitvorming waarin sprake is van een uiteindelijke keuze voor een acceptabele oplossing die dicht genoeg bij de verwachte (optimale) uitkomst ligt.

Zulke personen onderscheiden zich dan ook van technocraten. Het gaat om personen die "the introspection of the thinker" moeiteloos combineren met "the sociability of the politician." Domínguez en Richard E. Feinberg bedachten voor deze groep economen in de regeringen van Mexico, Argentinië, Chili en Brazilië de term 'technopols.'

Groupthink

Bij besluitvorming in kleine groepen neemt het belang van het individu en van de persoonlijkheidskenmerken van de personen die deel uitmaken van de groep af. De vraag naar de rol van persoonlijkheidskenmerken in besluitvorming heeft dan ook veel bestuurskundigen beziggehouden. Juist bij besluitvorming in kleine groepen is de rol en betekenis van groepsprocessen van groot belang. Met welke processen moet in dit verband rekening worden gehouden? En doet het er daarbij toe om wat voor soort besluitvorming het gaat?

Vast staat dat bij besluitvorming in crisissituaties groepsprocessen een belangrijke betekenis kunnen hebben voor de wijze van besluitvorming. Met 'Victims of Groupthink. A psychological study of foreign policy decisions and fiascoes' verscheen in 1972 een antwoord op de vraag waarom binnen kleine groepen de besluitvorming jammerlijke uitkomsten kan hebben.[23] De auteur was de psycholoog Irving J. Janis (1918-1991).

'Victims of Groupthink' bevat baanbrekend onderzoek naar beleidsfiasco's. Deze fiasco's vertonen een vast patroon. De besluitvormers vallen ten prooi aan 'Groupthink' (groepsdenken), een overdreven neiging tot het zoeken, bereiken en bewaren van harmonie en consensus binnen de groep. Dit streven naar consensus gaat gepaard met het opgeven van een kritisch oordeel over beschikbaar komende informatie en het negeren van een afweging tussen alle denkbare mogelijkheden. En ook als de groep tijdens de uitvoering van besluiten wordt geconfronteerd met 'slecht nieuws' wordt tegen beter weten in niet van koers veranderd. De besluitvormers reageren selectief op berichten van buitenaf, in de media of van critici. Reacties die hun lijn van keuzebepaling ondersteunen nemen ze gretig over, tegendraadse opvattingen ontlopen ze.

Mede dankzij 't Hart kreeg groepsdenken een prominente plaats bij de analyse van besluitvormingsprocessen in Nederland. 't Hart volgt niet onvoorwaardelijk het spoor van Janis. Hij had kritiek op de empirische onderbouwing van de door Janis geselecteerde voorbeelden van 'Groupthink'-fiasco's en kwam ook met enkele aanvullingen op de benadering van Janis. Volgens 't Hart vormt het axioma van een kleine, goed afgebakende groep als het uitgangspunt van de analyse in de 'Groupthink'-benadering de Achilleshiel van deze benadering: "the fact that Groupthink can only affect the policymaking process if a single, small group is the dominant locus of decision making limits the applicability of the groupthink explanation of policy fiascoes quite considerably."[24] 't Hart wijst er bovendien op dat "the better chances of single group decision making are to be found in non-routine problem situations involving high-level actors, such as long-term policy planning, crisis management, issues requiring confidential treatment, investigation committees." Onderscheid maakt 't Hart tussen 'Groupthink' als 'collective avoidance', de klassieke gedaante van 'Groupthink', en 'collective overoptimism', waarbij 't Hart onder andere het oog heeft op " big project investments".[25]

Verstrikking

Bij een vergelijking tussen besluitvorming over grote projecten en besluitvorming in crisissituaties liggen de verschillen op het eerste gezicht nogal voor de hand. Bij besluitvorming over grote projecten is geen sprake van een hechte groep beslissers. Verschillende belangen spelen een rol bij de besluitvorming en de besluitvorming strekt zich doorgaans uit over een lange periode, die kan oplopen tot een groot aantal jaren. Desalniettemin ontwikkelen zich bij de besluitvorming over grote projecten ook mechanismen van bevangenheid en verbondenheid die overeenkomsten vertonen met verschijnselen van 'Groupthink'.

Zo'n mechanisme, verstrikking, wordt regelmatig in verband gebracht met de besluitvorming over zulke grote, kostbare projecten. Negen van de tien grote complexe, infrastructurele projecten kampen met kostenoverschrijdingen. Kostenoverschrijdingen in de orde van grootte van de helft van de geprognosticeerde uitgaven zijn aan de orde van de dag. De Deense hoogleraar Bent Flyvbjerg deed onderzoek naar veertig complexe projecten. Slechts één van deze veertig projecten werd uitgevoerd voor een bedrag dat binnen de geplande uitgavenraming viel. Bij 34 van de veertig projecten waren de kosten met twintig procent of meer gestegen. Een van meest beruchte fiasco's is het Sydney Opera House. Een Deense architect, Jorn Utzon, won de prijsvraag voor de bouw van deze prestigieuze muziektempel, maar het in het vooruitzicht gestelde budget was bewust te laag ingeschat. Het operagebouw liep tegen de ene na de andere tegenslag aan en de architect vertrok in 1966 gefrustreerd uit Sydney.[26] De kosten van het operagebouw waren uiteindelijk het veertienvoudige van het oorspronkelijk geraamde bedrag. Daarbij waren niet inbegrepen de kosten om het operagebouw in 2002 aan te passen in lijn met

het oorspronkelijke ontwerp van Utzon. Flyvbjerg voert als verklaring voor dit fiasco aan dat bij de ontwikkeling van dit soort projecten sprake is van "a lying game": "either the people who forecast are incredibly incompetent, which is unlikely, or they are incredibly optimistic, which is more common but still does not adequately explain the data. Again, many forecasters deliberately manipulate costs and benefits to help projects get approved."[27]

Na de goedkeuring is het zaak om in het project zoveel te investeren dat er geen keerpunt meer mogelijk is: "deceptive cost-benefit analyses keep critical scrutiny (by lawmakers, the public, and the media), accountability, and good governance at bay until it's too late, that is, until the sunk costs for a project are so high that its point of no return has been reached and construction must be completed."[28]

Doorgaans werpen politiekverantwoordelijke wethouders en ministers zich op als verdedigers van volledig uit de hand gelopen projecten. Halfafgebouwde bruggen en tunnels zijn zeldzaam. Enerzijds ontplooien verantwoordelijke politici een "koortsachtige bevangenheid en betrokkenheid". Anderzijds zijn besluitvormers zich vaak niet bewust van onwenselijke effecten en blijven daardoor effecten uit.[29]

Marc Otten onderscheidt beide vormen van verstrikking in "comissie" en "omissie". In het ene geval hebben besluitvormers wel weet van tegenslagen, maar zijn ze zo bevangen en gecommitteerd, dat ze zich keer op keer schrap zetten en het project doorzetten. In het andere geval is de bestuurder onwetend en blijven beslissingen uit. Otten spreekt in dat verband van "verstrikkingsnegatie".[30]

In het eerste geval spelen 'sunk costs' een dominante rol bij het maken van afwegingen. Bij 'sunk costs' heeft de besluitvormer zich met huid en haar overgeleverd aan het project. Het besluit staat vast en afzien van de verdere uitvoering van het besluit weegt niet op tegen de kosten van voortzetting van het project, zo luidt de redenering van de besluitvormer. Omdat dit soort beslissingen met korte tijdsintervallen worden genomen, wordt de besluitvormer meegezogen.

2.3 Kenmerken van de defensieorganisatie

Het defensiebeleid is veel minder specifiek en meetbaar dan het beleid op veel andere terreinen van de rijksoverheid. Daarbij komt dat de hoofddoelstellingen van Defensie van algemene aard zijn. De bescherming van de integriteit van ons grondgebied, de bevordering van de internationale rechtsorde en ondersteuning van civiele autoriteiten zijn doelstellingen die moeilijk kwantificeerbaar zijn. 't Hart acht een dergelijke poging overigens bij voorbaat tot mislukken gedoemd en in feite onwenselijk. De krijgsmacht is immers een organisatie die bij uitstek producent is van 'non-events'.[31] Het succes van het defensiebeleid wordt in die visie afgemeten aan het ontbreken van een met dat succes samenhangende en meetbare aanwending van middelen en personeel. Het ontbreekt de defensieorganisatie in het algemeen en de krijgsmachtdelen in het bijzonder aan indicatoren waarmee kan worden vastgesteld of beleidskeuzes ook beantwoorden aan de doelstellingen. Op veel beleidsterreinen vervullen zulke indicatoren de functie van sturingsinstrument voor beleidsmatige ingrepen. Van een dergelijk instrumentarium is bij de krijgsmachtdelen geen sprake. Problemen bij de uitvoering blijven daardoor lang verborgen en komen vaak pas aan de oppervlakte door fouten of incidenten met structurele achtergronden.

Een tweede belangrijke omissie in de defensieorganisatie is het ontbreken van een kritische achterban rond het defensieapparaat. Waar ministeries als Verkeer en Waterstaat bij hun beleidskeuzes terdege rekening moeten houden met organisaties als de *ANWB* en *Veilig Verkeer Nederland*, mist de defensieorganisatie zo'n 'countervailing power'. Ook rondom de

krijgsmachtdelen bevinden zich geen 'pressure groups' die de vaak veronderstelde stammenstrijd binnen de defensieorganisatie voortdurend nieuw leven zouden kunnen inblazen.

2.4 De theorie van de ambtelijke autonomie

Maar ook de defensieorganisatie is een departementale organisatie waar naar het parlement voortdurend publieke verantwoording plaatsvindt. De defensieorganisatie mag dan wel verschillen van andere departementale organisaties, de politiek-ambtelijke verhoudingen wijken in beginsel niet af wat elders in Den Haag gebruikelijk is. Daarom gaat dit onderzoek ook in op de politiek-ambtelijke verhoudingen.

Besluitvorming over de aanschaf van gevechtsvliegtuigen vindt plaats in een politiek-democratisch systeem waarbinnen de verhouding tussen politieke ambtsdragers en hun ambtelijke adviseurs van belang is. De vraag naar de betekenis van deze politiek-ambtelijke verhoudingen in het parlementair-democratische bestel in ons land ligt voor de hand. Aan de basis van dit bestel ligt het beginsel van de ministeriële verantwoordelijkheid, waarvan de vertrouwensregel de politieke angel vormt. De minister is verantwoordelijk voor alles wat er binnen zijn portefeuille wordt gedaan en nagelaten. Het parlement kan de minister naar huis sturen op het moment dat het niet langer meer vertrouwen bezit in diens vermogen om politiek leiding te dragen. Paul 't Hart heeft erop gewezen dat politieke gezagsdragers – gegeven deze beroepsrisico's – over bevoegdheden moeten beschikken om het functioneren van de relevante delen van het staatsapparaat daadwerkelijk te beïnvloeden.[32] Daarvoor komt het begrippenpaar 'politiek primaat – ambtelijke loyaliteit' naar voren. De politieke gezagsdrager bepaalt, zijn ambtenaren adviseren en voeren het door de minister vastgestelde beleid zo goed mogelijk uit. 't Hart wijst met nadruk erop dat "cruciaal daarbij is dat de minister erop moet kunnen rekenen dat ambtenaren hun beleidsvoorbereidende, adviserende en uitvoerende taken niet alleen professioneel nauwgezet maar ook naar de letter of geest van zijn politieke intenties uitvoeren – ook indien deze ambtenaren het om wat voor reden dan ook daarmee niet eens zijn."

De praktijk is weerbarstiger. Uit onderzoek blijkt dat in veel gevallen stevig wordt gehamerd op het politieke primaat. Dwingende regels en instructies aan het ambtelijk apparaat leiden in zo'n situatie tot politieke dominantie. Maar ook de ambtelijke machtsvorming waarbij ambtenaren hun politieke bazen stevig in de greep krijgen is een geliefd onderwerp van onderzoek naar de macht van complexe organisaties. Zo ontstaan twee tegenpolen. In de situatie van politieke dominantie hebben de politici het heft stevig in handen en legt de functionele rationaliteit het tegen de politieke dominantie af. Aan het andere einde van het spectrum bevindt zich de situatie van de bureaucratische autonomie: ambtenaren weten zich te onttrekken aan de gesel van de ministeriële verantwoordelijkheid. Noch de ene, noch de andere situatie is volgens 't Hart te verkiezen. In het ene geval is de kans op ad hoc-beleid groot en het overheidsoptreden verloopt grillig en onvoorspelbaar. In het andere geval is er geen garantie dat aan de besluitvorming een evenwichtige afweging van de verschillende in het geding zijnde belangen aan de orde is.

't Hart onderscheidt nog twee tussenvormen. In het eerste geval hebben politieke gezagsdragers noch ambtenaren een dominante invloed. De verklaring kan zijn dat de politici niet wensen te sturen en de ambtenaren niet op zoek zijn naar zelfstandig opereren. Dan is sprake van non-interventie. De situatie kan echter veel gecompliceerder zijn. In dat geval zouden de politici wel graag willen sturen maar zijn ze daarin weinig effectief. Tegelijkertijd zijn de ambtenaren niet in staat hun afstand tot de politiek te vergroten. Zo ontstaat een ongemakkelijke, dodelijke verstrengeling. Voor buitenstaanders is het moeilijk te bepalen met wie het best zaken kunnen worden gedaan.

In het tweede geval vullen de politieke controle en de ambtelijke zelfstandigheid elkaar aan. Politici sturen op hoofdlijnen en de ambtelijke organisatie stelt zich open voor politieke invloed. Politieke prioriteiten worden in de ambtelijke organisatie gerespecteerd en verwerkt.

Schematisch kan "het speelveld van de politiek-ambtelijke verhoudingen" als volgt worden weergegeven:[33]

Schema 2.2 Politiek-ambtelijke verhoudingen

	Hoge mate van politieke controle	Lage mate van politieke controle
Lage mate van ambtelijke zelfstandigheid	Politieke dominantie	a. wederzijds laissez-faire b. politiek-ambtelijke impasse
Hoge mate van ambtelijke zelfstandigheid	Politiek-ambtelijke complementariteit	Ambtelijke autonomie

De theorie van de ambtelijke autonomie kan behulpzaam zijn bij de beantwoording van de vraag naar de wijze waarop in Nederland op politiek-bestuurlijk niveau over de aanschaf van gevechtsvliegtuigen wordt beslist. Omdat de besluitvorming betrekking heeft op verschillende vervangingsprojecten en een periode van veertig jaar, van 1959 tot 1999, bestrijkt ligt het voor de hand per onderzocht besluit de belangrijkste kenmerken van de besluitvorming te analyseren. De aanloop naar deze besluiten en keuzes, de patronen in de besluitvormingsprocessen worden in de volgende hoofdstukken blootgelegd.

Daartoe wordt de onderstaande indeling gebruikt.
1. Aanschaf *Starfighter* (hoofdstuk 3)
2. Aanschaf *NF-5* (hoofdstuk4)
3. Op zoek naar opvolger (hoofdstuk 5 en 6)
4. Besluit tot vervanging *Starfighter*/keuze voor aanschaf *F-16* (hoofdstuk 7 tot en met 12)
5. Na de aanschaf (hoofdstuk 13)

3. Een geluk bij een ongeluk De aanschaf van de *Starfighter* (1959-1963)

3.1 De komst van een nieuwe minister

In 1959 werden twee ministeries bij elkaar gevoegd. De margarinefabrikant Sidney van den Bergh nam op 19 mei 1959 als minister van Defensie in het kabinet-De Quay (1959-1963) het ministerie van Oorlog én het ministerie van Marine onder zijn hoede. Sidney van den Bergh werd Nederlands eerste minister van Defensie. Als staatssecretaris van Defensie voor de Marine zocht hij op aanraden van de chef van de marinestaf, vice-admiraal Leendert Brouwer, de kapitein-ter-zee van de onderzeedienst Piet de Jong aan. Deze werd prompt lid van de Katholieke Volkspartij. Daarnaast werd de oud-militair en lid van de Tweede Kamer voor de Christelijk-Historische Unie, Mike Calmeyer "staatssecretaris van Defensie voor de Land- en Luchtmacht".

3.1.1. Exit Van den Bergh

Nauwelijks minister werkte Van den Bergh zich in de nesten. Van den Bergh, een weduwnaar, had een relatie aangeknoopt met een Nederlandse vrouw, die met haar Amerikaanse echtgenoot in een echtscheidingsprocedure was verwikkeld. De schatrijke Van den Bergh had zijn nieuwe vriendin verwend met juwelen, een bontjas en een sportauto. Met haar zoontje en dochtertje was Helga Lek-Bendix bij Van den Bergh in diens villa in Wassenaar ingetrokken. Van den Bergh had haar kinderen met behulp van het aan hem als minister beschikbaar gestelde diplomatieke paspoort in de Verenigde Staten opgehaald en naar Nederland gebracht.

Daardoor kreeg de in de Verenigde Staten lopende echtscheidingszaak een nare wending. Frederic Lek beschuldigde via zijn advocaat zijn ontrouwe echtgenote en haar nieuwe partner van het zonder zijn toestemming naar het buitenland overbrengen van zijn kinderen. Hij wilde de kinderen toegewezen krijgen.

Deze juridische kwestie was voor Van den Bergh politiek explosief, omdat hij het risico liep bij een bezoek aan de Verenigde Staten door de plaatselijke justitiële autoriteiten te worden aangehouden.[1] Minister-president Jan de Quay tilde volgens Van den Bergh niet al te zwaar aan deze complicaties. "Ga wat minder naar Amerika en trouw zo vlug mogelijk", zou De Quay hebben gezegd. De politiek leider van de VVD, P.J. Oud, dacht daar anders over. Oud vond het "onzedelijk" dat Van den Bergh in het gezelschap van een nog niet gescheiden vrouw verbleef. Hij stelde zich op het standpunt dat Van den Bergh onder deze omstandigheden geen minister kon blijven. Op 30 juli 1959 vroeg Van den Bergh ontslag.

Minister-president De Quay nam tijdelijk de defensieportefeuille waar, maar in de praktijk hielden de staatssecretarissen Calmeyer en De Jong het ministerie draaiende. Door het wegvallen van de minister herleefde de oude situatie van twee afzonderlijke departementen in volle glorie. De twee staatssecretarissen vervielen in de oude, traditionele rolverdeling en ontpopten zich als pleitbezorgers voor hun krijgsmachtdelen, daarbij aangevuurd door uit de krijgsmachtdelen afkomstige leden van de Tweede Kamer.

3.2 De aanschaf van een nieuw vliegtuig

De eerste discussie in de ministerraad onder het kabinet-De Quay over de aanschaf van een nieuw vliegtuig viel samen met een nieuw, fel debat over de hoogte van de defensieuitgaven in de jaren tussen 1961 en 1964. Op 21 augustus 1959 gaf minister-president De Quay een schot voor de boeg bij de behandeling in de ministerraad van de defensiebegroting voor 1960.

De minister-president greep dat agendapunt aan om zijn grote zorgen over nog meer, en dit keer onbeheersbare, defensieuitgaven te ventileren. De verdediging van Nieuw-Guinea, de verkorting van de dienstplicht en de aanschaf van nieuwe vliegtuigen. “Deze toestellen zullen nog duurder zijn dan vroeger en alles samen een bedrag van 1200 miljoen gulden vereisen. Indien dezelfde verdelingssleutel met de Verenigde Staten kan worden aangehouden, komt veertig procent hiervan ten laste van Nederland. Dat is gedurende drie jaar 160 miljoen gulden of uitgestreken over zes jaar tachtig miljoen gulden per jaar,” zo rekende de minister-president de ministerraad voor.[2] Fijntjes herinnerde De Quay eraan dat in de driejarenplannen voor Defensie jaarlijks maar 40 miljoen gulden was opgenomen voor de vliegtuigvervanging. Met andere woorden, de defensieuitgaven dreigden de pan uit te rijzen en de overheidsuitgaven op te stuwen.

3.3 De keuze van de luchtmacht

Drie dagen voordat de ministerraad zich op 28 augustus 1959 voor het eerst over de aanschaf van nieuwe vliegtuigen voor de Koninklijke luchtmacht zou buigen, sprak Calmeyer met de chef van de luchtmachtstaf. Luitenant-generaal Heije Schaper schonk klare wijn: “vermoedelijk zal de keuze van de Luchtmachtstaf wel op de *Starfighter* vallen.”[3] Daarmee nam Schaper een voorschot op een onderzoek van een aantal medewerkers van de directie materieel luchtmacht. Die hadden net verslag uitgebracht over een bezoek aan drie vliegtuigfabrieken in de Verenigde Staten en de fabriek van motorenproducent General Electric in Californië.[4]

De Nederlandse luchtmacht trok bij de vervanging van de vliegtuigen op met de Belgische luchtmacht, die hun verouderde Amerikaanse vliegtuigen wilde vervangen. Een gemeenschappelijke werkgroep vergeleek de prestaties van de *Starfighter* met vier andere toestellen: de *Republic F-105*, de *F-106* van Convair, de *N-156F* van Northrop en de *Mirage III D* van Avions Marcel Dassault. De *F-105* was geschikt voor het aanvallen van gronddoelen, de *F-106* voor luchtverdediging. De *F-105* en de *F-106* waren nogal prijzig. De *N-156F* was het verreweg goedkoopste toestel.

Veel wijzer van hun reis waren de luchtmachtofficieren niet geworden, schreef hun delegatieleider, luitenant-kolonel Herman Stokla in een rapport.[5] Lockheed, Northrop, Republic en General Electric hadden geen van allen het achterste van hun tong laten zien. De vele Nederlandse vragen over de kosten en andere gegevens van de verschillende vliegtuigen waren nogal eens ontweken. Waar wel cijfers werden genoemd, vermoedden Stokla en zijn reisgenoten overdreven optimisme en “een zekere vaagheid” wat nou precies onder die prijzen mocht worden gerekend.

Het verslag over het bezoek aan de *Starfighter* van Lockheed wemelt van de vraag- en uitroeptekens. Vervolgorders op de voor de Amerikaanse luchtmacht gestarte productie waren er niet. Duitsland en Canada hadden voor aangepaste versies in licentieproductie gekozen. De daarbij horende onzekerheden waren Stokla niet ontgaan. De verdere ontwikkeling van de voor Duitsland bestemde uitvoering van de *Starfighter* zou “volgens de planning 21 maanden vergen en dertig miljoen dollar kosten.” De *Starfighter* was, zo onderstreepte Stokla in zijn verslag, “een op dit moment nog in ontwikkeling zijnd vliegtuigtype!”. De voor de *Starfighter* bestemde *J-79* motor van General Electric kende een reeks euvels. Die waren “vrijwel immer fataal” in de start of landing. Van de 270 *Starfighter*-toestellen van de Amerikaanse luchtmacht waren 68 vliegtuigen verongelukt. “De complete documentatie van deze ongevallen is beschikbaar”, vermeldde Stokla nogal veelbetekenend in zijn reisverslag. Tegenover zoveel voor de *Starfighter* ongunstig nieuws stond één positief bericht: onderhoudstechnisch was de *Starfighter* “een juweel”.

Evenveel onzekerheden speelden bij de *Northrop N-156F*, de *Freedom Fighter*. Ook dat toestel en de daarbij horende motor verkeerden nog in een vroeg stadium van ontwikkeling. Pas in het

voorjaar van 1963 zou de motor zo ver ontwikkeld zijn dat hij voor dit louter voor de export bestemde toestel beschikbaar zou zijn. Daarmee viel dit toestel als een van de mogelijke kandidaten af. De beschrijving van de *F-105 Republic* was nogal vlak en weinig gedetailleerd. Veel gegevens bleken "niet beschikbaar." Over de *F-106 Convair* zweeg Stokla in alle talen.

Stokla had uiteraard uitgebreid verslag uitgebracht aan Schaper. In zijn gesprek met staatssecretaris Calmeyer op 25 augustus 1959 wees Schaper op het bezoek van Stokla aan de Verenigde Staten. Een definitieve keuze, zo hield Schaper Calmeyer voor, kon nog niet worden gemaakt: een van de luchtmachtdeskundigen die in de Verenigde Staten en Frankrijk naar nieuwe vliegtuigen was gaan kijken was nog niet naar Nederland teruggekeerd. Schaper verwachtte niet eerder dan 5 september 1959 over "een rapport over de gehouden testvluchten en technische onderzoeken" te beschikken.[6]

Kort na het aftreden van Sidney van den Bergh vergaderde de ministerraad op 28 en 29 augustus 1959 voor het eerst over de aanschaf van een nieuw vliegtuig, dat maar liefst vier van de bij de luchtmacht in gebruik zijnde toestellen zou gaan vervangen.

Aan het eind van de jaren vijftig waren aan de Nederlandse luchtmacht vier taken toebedeeld: luchtverdediging onder alle weersomstandigheden, tactische aanvalstaken met nucleaire en conventionele wapens, tactische luchtsteun aan grondtroepen en luchtverkenning.[7]

Voor deze vier taken beschikte de luchtmacht over bijna vierhonderd Amerikaanse en Britse vliegtuigen.[8] Het was een bonte verzameling van *Hawker Hunter F6* dagjagers, *North American F-86K Sabre* nachtjagers, *Republic F-84F Thunderstreak* tactische jagerbommenwerpers en *Republic R-84F Thunderflash* tactische luchtverkenners. Het onderhoud en de logistieke ondersteuning van zoveel verschillende toestellen kostten handenvol geld. En de vliegtuigen pasten niet meer in de nieuwe militair-strategische inzichten, die in de tweede helft van de jaren vijftig de boventoon voerden.

De vervanging kwam aan het rollen na een bezoek van een handvol Belgische en Nederlandse luchtmachtofficieren aan Bonn. "In de eerste helft van 1959 [maakte] op de luchtmachtstaf niemand zich druk over de vervanging van de *Hunter, F-86K* en *F-84 F/RF*. Het eerste signaal kwam toen we op 3 juli 1959 naar Bonn moesten om samen met twee Belgische officieren briefings te krijgen van Duitse officieren over hun evaluatie en hun keuze. Daarna kwamen bezoeken aan Dassault en de Verenigde Staten [van 27 juli tot 7 augustus 1959] en een evaluatierapport waaruit bleek dat de Duitse luchtmacht zich niet vergist had en dat wij dezelfde *Starfighter* aanbevalen."[9]

Kort daarop, nog voor zijn aftreden, sprak minister Van den Bergh met zijn Duitse collega, Franz Josef Strauss. Strauss hield Van den Bergh een forse worst voor. Als België en Nederland ook op korte termijn voor de *Starfighter* zouden kiezen, zou een groot deel van de licentieproductie voor de Duitse order worden uitbesteed aan Belgische en Nederlandse vliegtuigfabrieken. Maar dan moest wel vóór 1 september 1959 het besluit tot aanschaf worden genomen.

Veranderingen in de militaire krachtsverhoudingen tussen Oost en West

Toen op 4 april 1949 in Washington het Noord-Atlantisch Verdrag werd ondertekend, was het allerminst zeker dat dat verdrag het fundament zou vormen van de organisatie, die zich vanaf de jaren vijftig tot de *NAVO* ontwikkelde. Bij de ondertekening van dit verdrag werd veel meer gedacht aan een louter politieke alliantie, waarvan de Amerikaanse veiligheidsgarantie aan West-Europa de kern zou vormen. Illustratief voor de verwachtingen op dat vlak was de afwezigheid van de minister van Oorlog in de Tweede Kamer bij de behandeling van de wet waarmee het Noord-Atlantisch Verdrag werd goedgekeurd.

De Amerikaanse strategische luchtmacht was bij uitstek het middel om de Amerikaanse veiligheidsgarantie kracht bij te zetten. Bij de ondertekening van het Noord-Atlantisch Verdrag bezaten de Verenigde Staten een monopolie op het kernwapen. Weliswaar beschikten de Verenigde Staten op dat moment over slechts honderd kernwapens, maar de vernietigende werking daarvan was zo groot dat aan de Amerikaanse veiligheidsgarantie vooralsnog niet werd getwijfeld.

Twee ontwikkelingen tastten de geloofwaardigheid van het in het Noord-Atlantisch Verdrag – overigens niet dwingend - vastgelegde garantie echter aan.

De eerste ontwikkeling was de doorbreking van het Amerikaanse nucleaire monopolie door de Sovjet-Unie. In september 1949 nam de Sovjet-Unie een geslaagde proef met een kernwapen.

De tweede ontwikkeling was het uitbreken van de Koreaanse Oorlog in juni 1950.
Het verlies van het Amerikaanse nucleaire monopolie leidde tot een forse uitbreiding van het Amerikaanse kernwapenarsenaal. De productie van splijtstof werd opgevoerd, de ontwikkeling van de zwaardere waterstofbom werd ter hand genomen en de mogelijkheden om kleinere, ook voor het slagveld bruikbare kernwapens te ontwikkelen werden onderzocht.

De Koreaanse Oorlog leidde tot een militaire en organisatorische uitbreiding van het Noord-Atlantisch Verdrag. De nieuwe transatlantische verbondenheid op veiligheidsgebied kreeg een ‘militair gezicht’.[10] De krijgsmachten van de bij het Noord-Atlantisch Verdrag aangesloten landen zouden – zo werd bepaald – in oorlogstijd worden geplaatst onder het bevel van de *Supreme Allied Commander Europe*, in het nieuwe *NAVO*-jargon afgekort tot *SACEUR*. Voor deze functie werd de Amerikaanse generaal Dwight Eisenhower aangewezen. De geïntegreerde militaire samenwerking kreeg eind 1950 gestalte door de invoering van een ‘forward defense’, de voorwaartse verdediging waarvoor veel parate troepen nodig waren.

Een geloofwaardige, solide verdediging van West-Europa vergde veel meer conventionele strijdkrachten dan op dat moment voorhanden waren. Volgens inlichtingendiensten van verschillende *NAVO*-landen beschikte de Sovjet-Unie over zo’n 175 landmachtdivisies, een formidabele en angstaanjagende overmacht.

Maar de ambities om een conventioneel tegenwicht op te bouwen bleven steken in nooit ingeloste verwachtingen over omvangrijke Amerikaanse hulp aan de Europese strijdkrachten, onbetaalbare plannen en talloze door de Europese bondgenoten niet-nagekomen beloften. Tijdens de *NAVO*-raad in Lissabon op 25 februari 1952 boden de Europese bondgenoten tegen elkaar op. Een totaal van 96 divisies, waarvan een derde paraat, meer dan vierduizend gevechtsvliegtuigen en “aanzienlijke zeestrijdkrachten”, moesten een aanval uit het Oosten weerstaan.[11] Deze ingrijpende en gigantische uitbreiding van de strijdkrachten van de *NAVO*-landen kende ook een nucleaire component. De Amerikaanse strategische luchtstrijdkrachten kregen zogeheten ‘Romeo’-doelen. Ter vertraging van een Russische opmars in West-Europa werden tachtig kernwapens aan boord van Amerikaanse bommenwerpers beschikbaar gehouden voor tactisch gebruik in Europa.

Deze veranderingen op militair-strategisch gebied leidden tot de eerste *NAVO*-strategie, die in een document met de verwijzing MC/1 werd opgenomen en al snel bekend werd als de strategie van ‘het schild en het zwaard’. Vijandelijke agressie moest zo snel en zo ver naar voren mogelijk worden opgevangen, waarna de tegenaanval zou worden ingezet met het zwaard van de Amerikaanse luchtstrijdkrachten.

De invoering van de nieuwe strategie stuitte op grote problemen. De voorziene uitbreiding van de conventionele strijdkrachten bleek voor de West-Europese landen veel te hoog gegrepen en veel te duur. De vergroting van de nucleaire slagkracht van de Amerikaanse strategische luchtstrijdkrachten verliep wel voorspoedig. Begin 1953 beschikte het *Strategic Air Command* over duizend kernwapens, waaronder de nieuwe waterstofbommen. Ook de invoering van tactisch nucleaire wapens kende weinig problemen. Op 25 mei 1953 werd de eerste nucleaire granaat in de woestijn van Nevada tot ontploffing gebracht. In het najaar werden de eerste Amerikaanse kanonnen bij de in Europa gelegerde eenheden voorzien van *Mk 9* nucleaire granaten. Kort daarna kwam de kleinere *Mk 7* kernkop ter beschikking, die niet alleen in de ladingen voor de *Honest John* ballistische raketten, maar ook in de bommen voor jagerbommenwerpers konden worden aangebracht. Deze tactisch-nucleaire wapens deden stapje voor stapje hun intrede in de verdediging van West-Europa.

Ook Nederland sloop - op kousenvoeten - het nucleaire tijdperk binnen. In 1954 sloten de Verenigde Staten en Nederland een overeenkomst over de legering van Amerikaanse eenheden in Nederland. Een jaar later kwam het 32ste squadron van de Amerikaanse luchtmacht met zijn met 'speciale wapens' uitgeruste *Sabre*-vliegtuigen naar de vliegbasis Soesterberg. Op dat moment, jaren voordat in *NAVO*-verband afspraken werden gemaakt over de legering van kernwapens op het grondgebied van de Europese bondgenoten, was in die overeenkomst al sprake van 'speciale wapens'.

Tijdens de *NAVO*-raad op 19 december 1957 boden de Verenigde Staten aan kernwapens op het grondgebied van de Europese bondgenoten te plaatsen. Nederland accepteerde als eerste het Amerikaanse aanbod.[12] Zo verwonderlijk was deze gretigheid niet. De opbouw van de Nederlandse krijgsmacht vergde financiële offers die met steeds grotere moeilijkheden moesten worden bevochten. De plannen voor de Nederlandse bijdrage aan de bondgenootschappelijke verdediging werden niet altijd met royale instemming begroet. Ons land deed het nogal zuinigjes aan. De verhouding tussen parate en mobilisabele eenheden bij de landmacht was een steeds terugkerend punt van kritiek bij de militaire leiding van de *NAVO*.

De invoering van kernwapens kon de druk op steeds maar weer extra conventionele inspanningen verlichten. In de woorden van Willem Drees, toen minister-president: "De defensiebegroting vond ik te hoog. Natuurlijk zouden tactische atoomwapens als tweede verdedigingsgordel kunnen leiden tot minder grote uitgaven voor conventionele bewapening. De kernwapens moesten dienen als afschrikking wanneer de Russen met hun conventionele overmacht de eerste verdedigingslinie van de *NAVO* in West-Duitsland zouden overrompelen. We zagen verder niets in Franse en Engelse plannen voor de opbouw van een eigen atoommacht waar wij bij betrokken konden worden. De Verenigde Staten moesten onze veiligheid blijven garanderen en dus ook met hun atoomwapens. Dat was voor ons een logische zaak en eenvoudig een onderdeel van de Nederlandse defensiepraktijk, waar niemand of bijna niemand zich politiek druk over maakte."[13]

Een prettige bijkomstigheid was de wetenschap dat Nederland de wapensystemen gratis van Amerika zou ontvangen. Daarom was het voor de Nederlandse delegatie onder leiding van minister-president Drees op de *NAVO*-top van eind 1957 niet moeilijk in te stemmen met de aanvaarding van de nucleaire taken voor de Nederlandse krijgsmacht. De instemming met de opslag van kernkoppen in Nederland werd overigens wel nog afhankelijk gesteld van het verkrijgen van *NAVO*-financiering van de bouw van opslagplaatsen ('storage sites') met de bijbehorende voorzieningen voor de beveiliging van de kernwapens.[14]

Tegen deze achtergrond is het begrijpelijk dat weinig tegenspraak werd geuit bij de invoering van tactisch-nucleaire wapens in een *NAVO*-strategie. Daarmee zou de zo los gedachte band van de Verenigde Staten met West-Europa op militair gebied worden verstevigd. De daarmee

gepaard gaande versterking van de bondgenootschappelijke verdediging was daarbij een extra pluspunt.

De opname van tactische kernwapens in de bondgenootschappelijke verdediging bracht nieuwe, hogere eisen aan het luchtwapen met zich mee. Het zwaartepunt kwam bij de luchtstrijdkrachten te liggen. Inzet van de luchtmacht onder alle weersomstandigheden was een absoluut vereiste.

De keuze voor een nieuw vliegtuig ging "in hoofdzaak tussen drie typen, namelijk de Franse *Mirage*, de Amerikaanse *Northrop 156* en de Amerikaanse *Starfighter*," zo legde staatssecretaris Calmeyer op 28 augustus 1959 aan de ministers van het kabinet-De Quay uit.[15] Calmeyer noemde drie argumenten ten gunste van de *Starfighter*: het toestel is militair-technisch beter, ook de Verenigde Staten, Duitsland en Canada waarmee de Nederlandse luchtmacht samenwerkt, kiezen dit type en bij deze keuze is een maximum aan Amerikaanse steun te verwachten. Over voordelen voor de Nederlandse industrie sprak hij met geen woord.

3.4 Militaire ontwikkelingshulp uit de Verenigde Staten

Op het eerste gezicht is het niet juist om van 'militaire ontwikkelingshulp' te spreken als wordt gewezen op het Amerikaanse *Mutual Defense Assistance Program*. De meest gangbare vertaling daarvan is 'militaire bijstand' of 'militair hulpprogramma'. Het was de militaire pendant van de *Marshall*-hulp. Deze maximale Amerikaanse steun voor West-Europese landen die hun in de Tweede Wereldoorlog verloren gegane krijgsmachten aan het opbouwen waren, was een absolute 'must'. Op eigen kracht kon Nederland zich geen luchtmacht veroorloven. Het Amerikaanse hulpprogramma werd op het ministerie van Oorlog gezien als de militaire evenknie van de Marshall-hulp.[16]

Calmeyer rekende de ministerraad voor dat de vervanging van de nog resterende 286 verouderde *Hunters, Sabres, Thunderstreaks* en *Thunderflashes* een drastische vermindering van het vliegtuigenbestand van de Koninklijke luchtmacht zou betekenen. Nog geen tweehonderd nieuwe vliegtuigen zouden in de plaats komen van de verouderde toestellen. Dat aantal van bijna tweehonderd kon nog worden verminderd tot 166, als de Verenigde Staten Nederland luchtdoelraketten zouden beschikbaar stellen. De luchtdoelraketten zouden een deel van de taken van de dag- en nachtjagers kunnen overnemen. Als de Verenigde Staten Nederland van deze raketten zouden voorzien, kon deze hulp in mindering worden gebracht op de door de Verenigde Staten te schenken hulplevering van nieuwe toestellen. Tot zover hingen de ministers in de ministerraad aan de lippen van de staatssecretaris. Vervolgens haalde Calmeyer nog een tweede rekensommetje te voorschijn. Uitgaande van de 198 benodigde nieuwe vliegtuigen waren nog eens een kleine honderd trainings- en reservetoestellen nodig, in totaal 293. Dat wil zeggen dat de vervanging uiteindelijk de aanschaf van veel meer én duurdere toestellen zou betekenen. Het begon de ministerraad te duizelen.[17]

Volgens Calmeyer had de *Starfighter* de slag om de opvolging van de verouderde toestellen nog niet definitief gewonnen. De chefs van de luchtmachtstaven van Nederland en België zouden op grond van de drie eerder genoemde argumenten eenstemmig adviseren om de *Starfighter* te kiezen, aldus Calmeyer in de ministerraad. Maar Calmeyer wees op de economische aspecten als een extra argument. Daarbij legde Calmeyer een verband met de eerdere Duitse aanschaf van de *Starfighter*. De Duitse regering had de rechten op licentiebouw in Europa voor de *Starfighter* verkregen. Een Nederlandse aanschaf was op twee manieren mogelijk. Of een rechtstreekse aanschaf in de Verenigde Staten, dan wel aansluiting bij het in Duitsland gevormde consortium dat zich met de licentiebouw zou gaan belasten.

Met het oog op de kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven in het geval van aansluiting bij de Duitse order had vóór 1 september 1959 een besluit moeten vallen over de Nederlandse aanschaf van de *Starfighter*. Deze termijn was inmiddels – zo stelde Calmeyer de ministerraad gerust - verschoven naar 1 oktober.

Na zoveel positiefs had staatssecretaris Calmeyer in de ministerraad van 28 augustus 1959 ook onzekerheden te melden. Zolang niet duidelijk was hoe groot de maximale Amerikaanse steun zou zijn, kon geen precieze raming van de totale omvang van de met de aanschaf gemoeide kosten worden gemaakt. Uitgaande van 293 toestellen moest bij een rechtstreekse aanschaf in de Verenigde Staten ongeveer 1380 miljoen gulden worden neergeteld. De stuksprijs van de *Starfighter* zou in dat geval bijna vijf miljoen gulden bedragen, maar voor de trainings- en reservetoestellen was minder uitrusting nodig, waardoor niet voor alle toestellen het volle pond hoefde te worden betaald.

Als voor aanschaf in het kader van de licentiebouw in Europa zou worden gekozen, zou de *Starfighter* per toestel 4,3 miljoen gulden kosten. Voor de trainings- en reservevliegtuigen zou dat bedrag kunnen worden verminderd door de aanschaf van reservedelen en dergelijke achterwege te laten. In dat geval zou de teller oplopen tot ongeveer 1210 miljoen gulden.

Calmeyer ging ervan uit dat de Verenigde Staten zestig procent van de totale kosten voor hun rekening zouden nemen in de vorm van aan Nederland gratis te leveren vliegtuigen. In het geval van een in Europees verband op te zetten licentiebouw zou Nederland voor de vervanging ongeveer 484 miljoen gulden moeten neertellen. Dit bedrag zou uit de luchtmachtbegroting in de jaren tussen 1961 en 1964 ter beschikking moeten komen. Maar helaas, ook met creatief boekhouden, waarbij uit eerdere jaren niet uitgegeven bedragen alsnog voor deze aanschaf zouden worden ingezet kwam de bodem van de luchtmachtbegroting snel in zicht. Ook het uitsmeren van de kosten van de aanschaf over een periode van niet drie, maar zes jaren bood geen soelaas. In die opzet was jaarlijks zeventig miljoen gulden nodig en dat betekende een verhoging van de luchtmachtbegroting. Dat zou ertoe leiden dat de totale defensiebegroting zou moeten worden verhoogd, omdat in de verticale structuur van de Nederlandse defensieorganisatie nu eenmaal een afweging tussen prioriteiten van verschillende krijgsmachtsdelen was uitgesloten.

3.5 De ministerraad

Calmeyers pleidooi voor een snel besluit over de aanschaf van de *Starfighter* ontmoette in de ministerraad van 28 augustus 1959 veel verzet. Als eerste vuurde minister Jan de Pous van Economische Zaken vragen op de staatssecretaris van Defensie af. De eerste vraag betrof het prijsverschil tussen de *Mirage* en de *Starfighter*. De tweede vraag handelde over het grote aantal ongelukken met de *Starfighter*. De derde en laatste vraag ging in op de mogelijkheden om in het kader van een eventuele aanschaf van de *Mirage* makkelijker – zonder de omweg van licentiebouw onder Duitse leiding – en met meer kansen op extra opbrengsten het Nederlandse bedrijfsleven in te schakelen.

De minister van Financiën, Jelle Zijlstra, legde de vinger op de pijnlijke plek van de werkwijze en organisatie van Defensie. Hij voorzag een opeenstapeling van "deelplannen", die moesten "worden ingepast in het grote debat over het nieuwe defensieplafond voor 1961 en volgende jaren." Minister-president De Quay, tevens minister van Defensie ad interim, nam het stokje van zijn minister van Financiën over en noemde, naast de specifieke eisen die waren opgenomen in het *NAVO*-plan *MC 70*, de mogelijke verkorting van de diensttijd en extra-uitgaven voor de verdediging van Nieuw-Guinea. "Het lijkt spreker moeilijk een beslissing over de vliegtuigen te nemen als de raad dit totaaloverzicht niet heeft."[18]

In die geest besloot de ministerraad de beslissing tot aanschaf van de *Starfighter* enkele weken aan te houden. In de tussentijd moest een nieuwe, toen nog onbekende minister van Defensie met staatssecretaris Calmeyer een totaaloverzicht maken van de in de komende jaren te verwachten extra uitgaven op defensiegebied. De ministers van Financiën en van Economische Zaken kregen de gelegenheid om met de staatssecretaris van Defensie nog eens naar de voors en tegens van de vervanging te kijken. Ook het gevraagde totaaloverzicht moest grondig worden voorbereid in overleg met de ministers van Financiën en van Economische Zaken.

3.6 Een nieuwe minister

Het bleek geen gemakkelijke opgave te zijn een opvolger te vinden voor Sidney van den Bergh. Uiteindelijk, op 4 september 1959, trad de algemeen secretaris van het *Verbond van Nederlandsche Werkgevers*, de toen 51-jarige landbouwingenieur Sim Visser, aan als minister van Defensie. De kleurloze Visser was de eerste naoorlogse minister op het oude departement van Oorlog, die niet beschikte over een verleden als beroepsofficier of kon bogen op enige ervaring in de krijgsmacht. Dat gebrek aan ervaring zette hem in de discussie over de aanschaf van een nieuw vliegtuig al meteen op achterstand. Bovendien verliepen de contacten van de nieuwe minister met de militaire leiding, in het bijzonder met Heije Schaper, stroef.[19]

Op 7 september 1959 werden op de luchtmachtstaf de plussen en minnen van twee vliegtuigtypes tegen elkaar afgestreept: de *Starfighter* en de *Mirage III*. Met de *Starfighter* dacht de chef van de luchtmachtstaf "het beste compromis […] als vervanger van alle typen operationele vliegtuigen van de Koninklijke luchtmacht" te hebben gevonden.[20] Daarmee was bij de voorbereiding van de besluitvorming de kous niet af. De directeur materieel luchtmacht vond de *Mirage III* "in onderhoud en productie eenvoudig en goedkoop". Weliswaar was de inbouw van elektronische apparatuur nog niet onderzocht, maar op dat vlak werden dezelfde problemen als bij de aanpassingen van de *Starfighter* verwacht. De *Starfighter* kampte met problemen bij de productie als gevolg van de toepassing van nieuwe technieken en materialen. Een bijkomend probleem was de slijtage aan banden en wielen van de *Starfighter*. Voor de chef van de luchtmachtstaf gaf in deze bespreking de doorslag dat Duitsland en Canada voor de *Starfighter* hadden gekozen. De actieradius van de *Mirage III* was ook kleiner dan het bereik van de *Starfighter*. Andere overwegingen, zoals de betrokkenheid van de Nederlandse industrie bij de productie van het nieuwe vliegtuig, speelden geen rol van betekenis. Terzijde maakte de chef van de luchtmachtstaf de opmerking dat de Duitse licentieproductie "een bezwaar" was voor Nederland. De luchtmacht was klaarblijkelijk bevreesd dat de aan Duitsland gegunde licentie de kansen op coproductie bij Fokker zou schaden. Zonder aansluiting bij de Duitse order zou het aandeel van Fokker in de productie van de nieuwe toestellen groter zijn. Kwamen de operationele en technische specificaties uitvoerig aan bod bij de afweging binnen de luchtmacht, de financiële kant van de aanschaf werd niet nadrukkelijk aan de orde gesteld.

Aan de systematiek van meerjarige plafondafspraken kleefde het bezwaar dat bij de planning van omvangrijke investeringen de financiële ruimte voor dergelijke langlopende projecten ontbrak in de periode na de jaren waarvoor het plafond gold. Hierdoor ontstond een scheefgroei tussen exploitatieuitgaven en investeringen. De investeringen kwamen in een neerwaartse spiraal terecht. De steeds verder oplopende exploitatieuitgaven drukten als het ware de investeringen weg.[21]

Een week na het aantreden van Visser als minister van Defensie kwam de aanschaf van de *Starfighter* terloops aan de orde in de ministerraad op 11 september 1959. Minister van Financiën Jelle Zijlstra wilde precies weten wat nou eigenlijk de Amerikaanse militaire steun aan Nederland inhield, mocht Nederland voor de *Starfighter* kiezen. Visser moest het antwoord op die vraag schuldig blijven. De nieuwe minister van Defensie, die later vanwege zijn vaak

ethisch getinte, vrij simpele uiteenzettingen in de ministerraad de bijnaam 'De Padvinder' kreeg, hoedde zich voor te stellige uitspraken. Hij wees erop "dat hij deze aanschaffing van vliegtuigen niet uitsluitend heeft gezien als een defensiezaak: daarom heeft hij zijn ambtenaren opgedragen de nodige contacten met andere departementen te leggen."[22]

3.6.1. Help! Waar blijft de Amerikaanse hulp?

Op 16 september 1959 adviseerde de chef van de luchtmachtstaf de nieuwe minister van Defensie om tot aanschaf van de *Starfighter* over te gaan. In het met de Belgische luchtmacht opgestelde advies stonden de kosten centraal. Per stuk zou de *Starfighter* 6,2 miljoen gulden kosten, maar dat was niet meer dan "een richtlijn".[23] Voorlopige studies, aldus de chef van de luchtmachtstaf, hadden uitgewezen dat "ongeveer 200 nieuwe vliegtuigen dienen te worden aangeschaft." Er was, kortom, "totaal ongeveer 1250 miljoen gulden" nodig voor de aanschaf. Haast was geboden "in verband met de U bekende urgentie om zo spoedig mogelijk ten behoeve van de Nederlandse industrie te kunnen inhaken op de productieplannen […] voor de Duitse *Luftwaffe*." Plotseling voerden de voordelen voor het Nederlandse bedrijfsleven de boventoon. Maar nog steeds was er geen antwoord op de vraag naar de aard en omvang van de Amerikaanse hulp.

Staatssecretaris Calmeyer deed navraag. Op 17 september 1959 schreef hij de Amerikaanse ambassadeur, Philip Young, dat "although at this level [de luchtmachtstaven van België en Nederland] a specific type of aircraft has been chosen it is not yet possible to indicate this choice pending the official approval of the governments involved." Vervolgens werd de Amerikaanse ambassadeur de vraag voorgelegd of de aanschaf van het nieuwe vliegtuig kon worden gefinancierd "by a common effort of our countries on a cost-sharing basis." Calmeyer hoopte dat de Amerikaanse financiële bijdrage voldoende zou zijn om "as a first step" een squadron met nieuwe vliegtuigen uit te rusten."[24]

De Amerikaanse ambassade liet op 22 september 1959 weten dat ambassadeur Young in de Verenigde Staten verbleef en daardoor niet kon reageren op het verzoek van staatssecretaris Calmeyer. De ambassadeur zou uiteraard zo spoedig mogelijk over het Nederlandse verzoek worden ingelicht, maar meer dan "the most careful and sympathetic consideration" kon er niet af.[25]

Het Nederlandse verzoek om hulp was een ondubbelzinnige keuze voor de *Starfighter*. Elke verwijzing naar een open afweging tussen verschillende mogelijkheden ontbrak in de brief van de staatssecretaris Calmeyer. De Amerikanen wisten zodoende genoeg, konden op een goede afloop van de Nederlandse besluitvorming rekenen en deden geen enkele harde toezegging voor hulp.

Ook in Bonn heerste de rotsvaste overtuiging dat Nederland zich definitief had vastgelegd op de *Starfighter*. De Duitse minister van Defensie Franz Josef Strauss had een paar maanden eerder met prins Bernhard in Las Vegas gewed om een fles champagne, dat de Nederlandse luchtmacht ook zou worden uitgerust met de *Starfighter*. Op 18 september 1959 liet Strauss bij de Nederlandse luchtmachtattaché navragen of hij aanspraak kon maken op de champagne.[26] Strauss voelde zich overigens "door het Pentagon in de steek gelaten." Na de Duitse beslissing tot aanschaf van de *Starfighter* hadden de Amerikanen hun toezegging in West-Europa enkele *Starfighter*-squadrons te stationeren en een logistiek depot voor deze en de Duitse toestellen in te richten ingetrokken. De Nederlandse luchtmachtattaché rook onraad, hield de fles champagne op zak en liet het Duitse ministerie van Defensie weten dat de Nederlandse keuze voor de *Starfighter* afhing van de Amerikaanse bereidheid tot aanzienlijke steun bij deze aanschaf.

Drie dagen later, op 21 september 1959, informeerde de luchtmacht het ministerie van Buitenlandse Zaken en het ministerie van Economische Zaken over de stand van zaken. "De

keuze van de chef van de luchtmachtstaf is gevallen op de *Starfighter*", zo vermeldt het verslag. De directeur materieel luchtmacht liet later overigens het woord "operationele" invoegen voor "keuze", om aan te geven dat niet Nederlands hoogste luchtmachtofficier, maar de minister uiteindelijk deze knoop zou doorhakken. Die zou dat inderdaad moeten doen, maar pas na overleg "met de Amerikaanse regering […] over de eventuele steun bij de aanschaffing van dit nieuwe type vliegtuig."[27]

Kennelijk was de luchtmacht gerust op de uitkomst van deze besprekingen met de Amerikaanse regering over extra steun. Een nota voor de ministerraad met daarin de keuze voor de *Starfighter* werd gereed gemaakt. Maar de totstandkoming daarvan stokte door de komst van de Franse staatssecretaris van Defensie voor de luchtmacht naar Den Haag. Deze was eerder in Brussel geweest en had zowel voor de Belgische als voor de Nederlandse luchtmacht de boodschap dat de *Mirage III* zou worden aangepast aan de wensen van de beide luchtmachten. De *Mirage* zou zowel verdedigingstaken als aanvalstaken kunnen uitvoeren. De actieradius zou worden vergroot en de elektronica aangepast.[28]

Bovendien zou de prijs van de *Mirage III* nog aanmerkelijk dalen en dus veel goedkoper worden dan de Amerikaanse concurrenten. Op 3 oktober 1959 voerden de Belgische en Nederlandse defensieministers overleg. Minister Arthur Gilson wist zijn Nederlandse collega te melden dat de *Starfighter* duurder zou worden en de *F-105*, een van de andere concurrenten, "zou zakken in prijs".[29]

De sterkste troef in het *Starfighter*-kamp was het lonkende perspectief van de Amerikaanse hulp. Maar hoe en in welke omvang deze hulp zou worden gegeven was begin oktober 1959 nog steeds niet bekend. De chef van de directie *NAVO*- en *WEU*-zaken van het ministerie van Buitenlandse Zaken, Theo Bot, en zijn medewerker Joop van der Valk stelden daartoe een uitgebreide en doorwrochte instructie op voor de Nederlandse ambassadeur in Washington. Franse avances en twijfels bij de Belgische minister van Landsverdediging namen niet weg dat "de *Lockheed F-104* het beste voldoet aan [de] gestelde [Nederlandse] eisen".[30] Maar even zwaar woog het gegeven dat "financiering van dit project […] evenwel voor wat Nederland betreft ernstige problemen [oproept]". De *Mirage III* was ruim een derde goedkoper en de capaciteiten daarvan, zo meenden Bot en Van der Valk, zouden op korte termijn kunnen worden verbeterd door extra actieradius en door de inbouw van nieuwe elektronica. Bovendien zou de aankoop van de *Mirage* in Europa een impuls zijn voor "een […] zelfontwikkelende vliegtuigindustrie". Aanschaf van de *Starfighter* zou niet meer zijn dan het "nabouwen" van een Amerikaans toestel. Een verdere stimulans voor een bundeling van de Europese vliegtuigindustrieën zou daardoor uitblijven. Tegen deze achtergrond wilde het ministerie van Buitenlandse Zaken weten of op royale hulp van de Verenigde Staten kon worden gerekend. Om de gedachten te bepalen werd daarbij op iets meer dan de door Nederland op te brengen kosten voor de aanschaf gerekend. "Nader inzicht in de Amerikaanse gedachten en plannen terzake is onontbeerlijk alvorens aan Nederlandse zijde met betrekking tot een zo omvangrijk project als het onderhavige een niet alleen in militair doch ook in andere opzichten verantwoordelijke beslissing kan worden genomen", zo meende Buitenlandse Zaken.

Op 6 oktober 1959 bezocht de chef van de luchtmachtstaf, luitenant-generaal Heije Schaper, Washington. Schaper had een gesprek geregeld met Charles H. Shuff, de Deputy Assistant Secretary for Military Assistance Programs van het Pentagon. De Nederlandse ambassadeur in Washington, Herman van Roijen, was tegelijkertijd druk doende om met Shuff een afspraak te maken om de instructie van Bot en Van der Valk uit te voeren en van de Amerikaanse regering te vernemen hoeveel hulp zij voor Nederland in petto had. Hoewel enigszins gepikeerd, dat Den Haag niet alleen een instructie, maar ook – zonder aankondiging - een generaal had gestuurd, besloot Van Roijen samen met Schaper naar het Pentagon te gaan.[31] Shuff trakteerde zijn Nederlandse gesprekspartners op een onverwacht en verrassend pleidooi tegen de aanschaf van

de *Starfighter*. Dat toestel zou niet geschikt zijn voor inzet in Europa, ook niet na uitvoering van de voorziene modificaties. In zijn eigen verslag aan de Luchtmachtraad wees Schaper erop dat van Amerikaanse zijde "niet veel belangstelling […] bij aanschaf van de *Starfighter* de Europese en met name de Nederlandse industrie in te schakelen" bestond. Schaper kreeg zelfs het advies de *Northrop N-156F* aan te schaffen "aangezien dit vliegtuig goedkoper is, waardoor dus ook een eventuele Amerikaanse steun lager zou kunnen zijn."[32]

Op de vraag of Nederland op hulp kon rekenen bij aanschaf van "een Europees vliegtuig" was "een zeer vaag antwoord gegeven", aldus Schaper. Op de vraag of en zo ja, hoeveel hulp Nederland kon verwachten bij de aanschaf van de *Starfighter* konden "geen positieve toezeggingen worden gedaan aangezien de beslissing over deze aangelegenheid door het Congres moet worden genomen." Van Roijen drukte zich in zijn verslag iets krachtiger uit: "de dagen van 'off shore procurement' [het plaatsen van militaire orders in het kader van de Amerikaanse hulpverlening bij de defensieïndustrieën van de bondgenoten] waren geteld". In het Amerikaanse Congres was deze militaire ontwikkelingshulp "a dirty word" geworden.

3.6.2. Hogere defensieuitgaven

Op dezelfde dag dat generaal Schaper aan minister Visser en staatssecretaris Calmeyer verslag uitbracht van zijn reis naar Washington, op 13 oktober 1959, stuurde minister Visser een notitie naar de ministerraad met daarin een uiteenzetting over de te verwachten defensieuitgaven in de komende jaren. Tussen verzending van de notitie en bespreking daarvan in de ministerraad zat maar een etmaal. Daardoor hadden de meeste ministers de notitie niet kunnen lezen.

Minister Visser legde zijn collega-ministers uit dat hij voortdurend voor de moeilijkheid werd geplaatst belangrijke beslissingen te moeten nemen met vaak ingrijpende financiële gevolgen, "terwijl het algemene budgettaire kader waarbinnen deze consequenties zullen moeten worden verwerkt, ontbreekt, omdat nog geen beslissing is genomen ten aanzien van het defensie-financieringsbeleid over de komende jaren." Deze moeilijkheid deed zich ook voor "met betrekking tot het reeds eerder in de ministerraad besproken probleem van de vliegtuigvervanging bij de Koninklijke luchtmacht, waarmede globaal een bedrag van 1200 miljoen gulden is gemoeid." Afspraken over het uitgavenniveau voor de defensiebegrotingen in de komende jaren waren een 'conditio sine qua non' voor de aanschaf. Zo'n beslissing zou op haar beurt de omvang van de Amerikaanse hulp aan de Nederlandse krijgsmacht bepalen: "Over deze hulp kan met de Amerikaanse autoriteiten niet worden onderhandeld zolang Nederland niets kan meedelen over de bijdrage die hetzelf bereid is te leveren."

In november 1959 zou de *NAVO* zich voor haar jaarlijkse beoordeling van de defensiebijdragen van de afzonderlijke lidstaten buigen over de Nederlandse defensie-inspanning. In 1958 waren bij de Nederlandse bijdrage aan de bondgenootschappelijke verdediging kritische kanttekeningen geplaatst. Deze bedenkingen hadden betrekking op "de dalende lijn in de Nederlandse defensie-inspanning". Werd in 1951 8,4 procent van het nationale inkomen aan defensie-uitgaven besteed, in 1955 was dat percentage nog maar 5,8 procent. In 1958 was sprake van een nog verdere teruggang: 4,9 procent.[33] Visser verwachtte nieuwe kritiek en wilde die voor zijn door het met zijn collega-ministers eens te worden over een solide financiering van de defensie-uitgaven in de eerstkomende jaren.

Zonder zekerheid over de hoogte van de defensie-uitgaven zou de Nederlandse positie in de *NAVO* volgens Visser onder vuur komen te liggen. Nu deed zich voor minister Visser de complicatie voor dat de vaststelling van een in alle opzichten goed beredeneerd niveau voor de defensie-uitgaven niet echt mogelijk was. Visser had daar wat op gevonden. Hij hanteerde in zijn notitie aan de ministerraad drie verschillende berekeningen, die overigens alle tot dezelfde uitkomst leidden.

De eerste, de zogeheten 'commerciële methode' ging uit van de kapitaalgoederen van de Nederlandse krijgsmachten ter waarde van ongeveer zeven miljard gulden. Uitgaande van een periode van gemiddeld tien jaar waarbinnen deze goederen zouden moeten worden vervangen was jaarlijks 700 miljoen gulden nodig. Rekening houdend met Amerikaanse hulp met een geschatte omvang van 300 miljoen gulden per jaar betekende dit een bedrag van 400 miljoen gulden bovenop de jaarlijkse vaste lasten (exploitatie, internationale verplichtingen en dergelijke) van 1425 miljoen gulden.

Ook de tweede berekeningswijze, de 'gedetailleerde nationale planning' van de afzonderlijke krijgsmachtdelen, kwam uit op een uitgavenniveau van jaarlijks krap 1800 miljoen gulden. Hetzelfde gold als de planning volgens de richtlijnen van *SHAPE* - de derde berekeningsmethode - zou worden uitgevoerd. Ook dan was een jaarlijkse defensiebegroting van 1800 miljoen gulden aan de magere kant, maar als projecten over meer jaren uitgesmeerd zouden worden kon het met zo'n bedrag net.

Minister Visser had aan de reacties op zijn voorstel voor een jaarlijkse defensiebegroting van 1800 miljoen gulden in de ministerraad van 14 oktober 1959 de stellige indruk overgehouden dat de defensieplannen, met name de plannen van de landmacht, werden gewantrouwd. Hij kon zijn collega's ertoe overhalen om in de eerstvolgende ministerraad van 23 oktober de defensieplannen te mogen toelichten. Calmeyer had voor een grondige voorbereiding gezorgd en wandkaarten laten maken met overzichten van het benodigde materieel en de daarbij horende kostenramingen. Ondanks een forse griep hield Calmeyer zich in zijn presentatie naar eigen zeggen staande en kreeg hij de indruk "dat het wel insloeg, zelfs bij Marga [Klompé]".[34] Het verslag van de ministerraad is iets meer ingetogen. Minister van Cultuur, Recretatie en Maatschappelijk Werk Klompé herhaalde volgens de notulen van de ministerraad dat zij de Nederlandse aandrang om alle op ons land betrekking hebbende aanbevelingen van *MC 70* uit te voeren overdreven vond: "men heeft weinig aan een schild, dat dun is met alleen een verdikkinkje van Nederland."[35]

Om de op 23 oktober toegelichte plannen te kunnen uitvoeren moest het jaarlijkse defensieplafond met bijna 150 miljoen gulden worden verhoogd . Daarbij kwam ook nog eens dat voor de periode tussen 1961 en 1964 gerekend werd op 1326 miljoen gulden aan Amerikaanse hulp. De ministerraad hoorde de informatie over de plannen aan en gaf minister Visser schoorvoetend toestemming het bedrag van 1800 miljoen gulden in zijn gesprekken met collega-ministers in de Verenigde Staten en de andere *NAVO*-landen te noemen "for planning purposes", maar gaf nadrukkelijk geen politiek fiat aan een dergelijke ophoging van de defensieuitgaven.

3.7 De tweede ronde in de besluitvorming over de Starfighter

Minister Visser nam met deze lauwe steun genoegen. In oktober 1959 had hij nog eens alle plussen en minnen van de aanschaf van de *Starfighter* door de luchtmacht op een rijtje laten zetten. De luchtmacht legde op 31 oktober 1959 een tien bladzijden tellende "aanvullende studie" aan de minister van Defensie voor. De conclusies waren niet verrassend: "sedert het verschijnen van het [vorige] evaluatierapport is uit niets gebleken dat er aanleiding is de operationele keuze te herzien of zelfs de vergelijkende beoordeling der vliegtuigen te modificeren."[36]

De *Northrop N-156* kwam in het nieuwe evaluatierapport van de luchtmacht niet voor. Omdat van dit toestel sinds de verschijning van het eerste evaluatierapport op 16 september 1959 geen nieuwe gegevens waren ontvangen, had de luchtmacht Northrop definitief afgeschreven. De

luchtmacht bleef dan ook bij haar conclusie dat de *Starfighter* "het meest geschikte vliegtuig [is], waarbij de standaardisatie bovendien het gunstigst is, doch waarbij de nadelen van gecompliceerdheid doelbewust worden geaccepteerd." Nog dezelfde dag berichtte het ministerie van Buitenlandse Zaken aan de Nederlandse ambassade in Washington dat Belgische en Nederlandse deskundigen van "eensluidend oordeel [zijn] […] dat de *[Northrop] N-156* niet voor aanschaf in aanmerking komt." De waarschuwingen van het Pentagon tegen de *Starfighter* en voor de *Northrop N-156* werden afgedaan met de opmerking dat de voornaamste pleitbezorger in het Pentagon, Charles H. Shuff, in een eerdere functie bij de ontwikkeling van de *N-156* betrokken was geweest.[37]

Visser stak vervolgens zijn licht op bij zijn Belgische collega, Arthur Gilson, en bezocht ook zijn Duitse ambtgenoot, Franz Josef Strauss. Volgens Visser was met het in oktober 1958 genomen besluit van Duitsland tot aanschaf van de *Starfighter* de concurrenten "een zware slag" toegebracht.[38] De contacten met de Belgische minister van Landsverdediging hadden geleid "tot de principiële afspraak […] nl. dat België en Nederland in ieder geval hetzelfde vliegtuig zouden kiezen." Het overleg met zijn Belgische collega bevestigde volgens Visser de voorkeur van de twee luchtmachtbevelhebbers. De *Mirage* was weliswaar "aanmerkelijk goedkoper", maar in politiek België "werd van verschillende kanten gezegd, dat het samengaan met Frankrijk niet zonder bezwaar is, nu men onder De Gaulle in isolement lijkt terug te keren."[39] Gilson had minister Visser gevraagd bij zijn komende reis naar Washington "ook uit zijn naam in Amerika over de vervanging van de vliegtuigen te spreken." De Belgische minister had zichzelf eerder in de Verenigde Staten een slechte dienst bewezen door tijdens zijn gesprekken hoog op te geven over een verhoging van de Belgische defensiebegroting, die later in de beraadslagingen in zijn eigen ministerraad ongedaan werd gemaakt.

Visser en Gilson zouden de knoop doorhakken als duidelijkheid verkregen was over de omvang van de Amerikaanse steun. Voor Visser lag de keuze voor de *Starfighter* op 4 november 1959 vast. Maar minister Gilson had de *Mirage III* nog lang niet afgeschreven. Het grote prijsverschil tussen beide toestellen was "bepaaldelijk niet te verwaarlozen en vormt voor België momenteel wel een ernstig punt van overweging". Volgens Gilson was "het economische aspect momenteel decisief [doorslaggevend]".[40] Visser, waarschijnlijk enigszins geschrokken, reageerde daarop met het verzoek "terdege [na te gaan], of de militaire taken, welke de beide landen in het kader van de *NAVO* terzake zijn toebedeeld door *SACEUR*, door de *Mirage III* ook kunnen worden vervuld, en zo niet, of en op welke wijze een en ander kan worden aangepast." Dit verzoek lichtte Visser nog toe: de *Mirage III* was een toestel dat nog verder werd ontwikkeld. Wie kon volgens Visser een definitief oordeel geven over de eigenschappen van de *Mirage III*? Een van de bij het beraad aanwezige Belgische generaals merkte als reactie op dat "ook ten aanzien van de [*Starfighter*] zulks niet mogelijk is, daar ook dit type als zodanig nog niet bestaat en niet heeft gevlogen."

Visser roerde vervolgens de Amerikaanse hulp aan en vroeg zijn Belgische collega naar een inschatting van de mate waarin deze hulpverlening bij deze grote order zou worden verstrekt. Gilson verwachtte niet dat de Verenigde Staten vóór 1 juli 1960 daarover een uitspraak zou doen. Zijn verwachting was in ieder geval dat de Amerikaanse hulp magertjes ("faible") zou uitvallen. Het zou op onderhandelings-technische gronden goed zijn de Amerikanen voor te houden dat een beslissing mogelijk was "welke niet aan de verwachtingen van de Verenigde Staten zou beantwoorden."

Visser hield zich op de vlakte en was de daaropvolgende dagen Oost-Indisch doof voor nieuwe, krachtige waarschuwingen. In een overleg achter gesloten deuren met leden van de Tweede en Eerste Kamer in de Staatscommissie voor Defensie herhaalden staatssecretaris Calmeyer en luitenant-generaal Schaper de eerdere rekensom voor het gewenste aantal nieuwe vliegtuigen. Eigenlijk waren 290 toestellen nodig, maar de staatssecretaris en de chef van de luchtmachtstaf

hielden rekening met de invoering van luchtdoelraketten ("met eventueel atoomladingen"), waardoor "optimistisch gerekend, het aantal van 290 tot 200 teruggebracht kan worden."[41]

Voor de aanschaf van zoveel *Starfighters* was Amerikaanse hulp onontbeerlijk. "Vermindering van de Amerikaanse steun zou ons voor zeer grote problemen plaatsen", aldus minister Visser.[42] In de Staatscommissie voor Defensie werd minister Visser gewezen op de aanzwellende roep in de Amerikaanse politiek en publieke opinie, "dat Europa het zelf maar moet weten, als zij niet van plan is zelf een behoorlijke defensiebijdrage te leveren."[43] Minister Visser liet zich in het gezelschap van de leden van de Staatscommissie ontvallen dat het ministerie van Buitenlandse Zaken de kwestie van de hulpverlening "nogal pessimistisch" bekeek. Het is daarom voor de minister van Defensie nodig "op het hoogste niveau zekerheid […] te verkrijgen."

Visser sloeg zo de waarschuwing van onder andere minister Joseph Luns van Buitenlandse Zaken in de wind. Volgens Luns was er een "tendentie bij de Amerikanen om de militaire hulp aan Europese landen aanzienlijk te verminderen." Visser zweeg bij het aanhoren van deze collegiale waarschuwing in de ministerraad op 6 november 1959.

Kort daarna, in een bijeenkomst van de Staatscommissie voor Defensie, wees Visser erop dat het plotseling afbreken of sterk verminderen van de Amerikaanse steun "desastreus zou werken op het Nederlandse defensie-apparaat en de waarde van de *NAVO*." Een verhoging van de Nederlandse defensieuitgaven had, zo had Visser zijn Amerikaanse gesprekspartners voorgehouden, geen enkele zin "indien van Amerikaanse zijde zou worden besloten de hulpverlening stop te zetten, dan wel aanmerkelijk te verminderen." Zijn "totaalindruk" was dan ook, "dat Nederland in de komende drie jaren nog op aanzienlijke Amerikaanse hulp zal kunnen rekenen."[44] Dat heilige, maar onjuist gebleken geloof hield Visser lang vol. Toen hij in oktober 1974 voor zijn kinderen en kleinkinderen nog eens terugblikte op deze episode, zette hij de Amerikaanse toezegging letterlijk en figuurlijk tussen haakjes: "Amerika 'garandeerde' ons de gratis levering van een zelfde aantal vliegtuigen als wij zelf zouden kopen (dus ook 100)."[45]

3.7.1. De Duitse keuze

Al een jaar voordat in de ministerraad werd gesproken over de aanschaf van een nieuw vliegtuig voor de luchtmacht besloot West-Duitsland tot aanschaf van de *Starfighter*. De *Starfighter* "had tegenover alle andere geteste types […] reële voordelen."[46] Het was een vliegtuig dat (hoogvliegende) bommenwerpers op weg naar Londen en Rotterdam kon onderscheppen. Ook was de *Starfighter* in staat laag en snel onder de radarwaarneming te vliegen en op vijandelijk grondgebied nucleaire bommen af te werpen.

Van doorslaggevende betekenis was uiteindelijk een belangrijke politieke controverse tussen Frankrijk en Duitsland met daarin een hoofdrol voor Franz Josef Strauss. Eind 1957 kwam de Franse minister van Defensie en latere minister-president Jacques Chaban-Delmas op bezoek bij zijn Duitse collega. Chaban-Delmas had een opzienbarend aanbod bij zich. Na de Suez-crisis in november 1956 had Frankrijk besloten tot de ontwikkeling en productie van een eigen kernwapen, "um von den Vereinigten Staaten unabhängig zu sein".[47] De financiële gevolgen zouden aanzienlijk zijn en daarom bracht Chaban-Delmas deze kwestie op in zijn gesprek met Strauss. Ook Italië zou gevraagd worden aan het nucleaire project deel te nemen. Van dat land werd een tiende deel van de kosten gevraagd. Het leeuwendeel zouden Frankrijk en Duitsland gelijkelijk moeten opbrengen. Omdat Chaban-Delmas nadrukkelijk verklaarde namens de Franse regering te spreken, informeerde Strauss bondskanselier Konrad Adenauer. Adenauer gaf Strauss toestemming om op de Franse avances in te gaan, maar zou zich van de domme houden als het brisante nieuws van de ontwikkeling van een Europees kernwapen met een zo groot Duits aandeel bekend zou worden. Een ragfijn diplomatiek spel ontwikkelde zich. In het voorjaar van 1958 tekenden zich de contouren van een overeenkomst tussen de drie landen af. De Duitse financiële betrokkenheid bij de ontwikkeling en productie van een Frans kernwapen

hing als een schaduw over de aanschaf van een nieuw vliegtuig voor de *Luftwaffe* en de Duitse marine. De uiterst labiele politieke situatie in Frankrijk gooide echter roet in het eten. De Vierde Republiek liep op haar laatste benen en op 1 juni 1958 kwam Charles de Gaulle aan de macht.

Aanvankelijk bleef het stil rond het Franse streven met Italië en Duitsland tot verdere afspraken te maken. Zonder deze landen daarover in te lichten zette De Gaulle echter een streep door de betrokkenheid van Duitsland en Italië. Strauss kwam daar pas achter toen hij bij een bezoek aan zijn nieuwe Franse collega, Pierre Guillaumat, terloops naar de stand van zaken vroeg. Strauss ontplofte en gaf zijn medewerkers opdracht "keine Gespräche mehr über den Ankauf französischer Rüstungsgüter zu führen."

Met het wegvallen van de Franse samenwerking op nucleair gebied en dankzij de Amerikaanse bereidheid de luchtstrijdkrachten van onder andere West-Duitsland met kernwapens uit te rusten was de keuze van de *Starfighter* van Lockheed voor de Duitse luchtmacht (en de Duitse marine) in feite een gedane zaak.

Lockheed speelde handig in op de mogelijkheden van inschakeling van de Duitse vliegtuigfabrieken. In 1955 werd West-Duitsland lid van de *NAVO* en kon weer een krijgsmacht worden opgebouwd. De naoorlogse beperkingen op de bouw van vliegtuigen werden ongedaan gemaakt. Het aanbod voor licentiebouw door Lockheed was voor de Duitse vliegtuigindustrie in industrie-politieke zin veel aantrekkelijker dan de voorstellen van Northrop en Dassault.

De snel en laagvliegende *Starfighter* was 'Spitzenkandidat' vanwege zijn uitmuntende geschiktheid voor het uitvoeren van nucleaire missies. Ook voor andere taken was de *Starfighter* geschikt, zij het dat dat niet in alle opzichten gold en de *Starfighter* in vergelijking met andere toestellen voor dergelijke taken relatief duur was. Zo beschikte de *Starfighter* maar over een klein vleugeloppervlak en over weinig ophangpunten voor bewapening voor het uitvoeren van tactische aanvallen en het bieden van luchtsteun aan grondtroepen. De aanpassing van de *Starfighter* aan de West-Duitse wensen werd aanvankelijk als uiterst beperkt ("einige geringfügige Änderungen an der elektronischen Ausrüstung") afgeschilderd, maar al snel bleken negentig veranderingen in het ontwerp van de *Starfighter* nodig.[48] Om voldoende bommen te kunnen meenemen moest de ophanging van de vleugels worden verstevigd. Om onder alle weersomstandigheden te kunnen vliegen moest de *Starfighter* met geheel nieuwe avionica worden uitgerust.

De productie van de *Starfighter* en de ingrijpende veranderingen van het oorspronkelijke ontwerp trokken een zware wissel op de Duitse luchtvaartindustrie. Om tijdig over voldoende toestellen te beschikken was Duitsland afhankelijk van productiecapaciteit in andere landen, met name België en Nederland. Het voortdurend schuiven met de datum waarop deze landen hun besluit zouden nemen viel slecht bij de Duitse minister van Defensie, Franz Josef Strauss. Op 4 november 1959 liet hij de Nederlandse luchtmachtattaché op de Hardthöhe, het ministerie van Defensie in Bonn, roepen. Op de eerder gedane aanschaf van 210 in licentie te bouwen *Starfighters* was een tweede order van 350 *Starfighters* gevolgd. De Duitse luchtvaartindustrie kon deze aanvullende order niet aan. Nederland en België moesten nu maar snel beslissen of ze naast een eigen bestelling een deel van de Duitse order wilden bouwen.[49] Anders konden de luchtvaartindustrieën in België en Nederland fluiten naar orders voor deze extra productie.

De boodschap van de luchtmachtattaché werd in Den Haag in twijfel getrokken. Eerst bij de luchtmacht, kort daarna ook op het ministerie van Buitenlandse Zaken. De Nederlandse ambassadeur werd gevraagd nogmaals navraag te doen naar wat precies de Duitse bedoelingen waren. Dat leidde tot een herhaling van zetten. Weer werd de Nederlandse luchtmachtattaché op het hart gebonden dat Nederland snel moest besluiten. De mogelijkheden van de Duitse luchtvaartindustrie waren immers beperkt. De Duitse overheid wenste niet mee te werken aan

een "oneconomische uitbreiding van de Duitse luchtvaartindustrie". Op de Duitse arbeidsmarkt heerste schaarste en extra orders voor de luchtvaartindustrie in de orde van grootte van drie tot vier miljard D-Mark zouden de inflatie in West-Duitsland aanjagen.[50]

Als Nederland – zo luidde de boodschap uit Bonn – tot aanschaf van de *Starfighter* zou besluiten, dan "[kan] een aanzienlijk deel van de extra behoefte [van Duitsland] in Nederland worden ondergebracht." Maar minister Visser had van de Amerikaanse autoriteiten nog steeds geen harde toezeggingen gekregen over de omvang van de Amerikaanse hulp. Een definitief besluit kon nog niet worden genomen.

3.7.2. De Nederlandse keuze

Op hetzelfde moment dat minister Strauss Nederland onder druk zette met zijn ultimatum om uiterlijk 15 december 1959 te beslissen, voerde minister Visser in Washington gesprekken over de Amerikaanse hulp. Harde toezeggingen kreeg Visser niet. Op het Pentagon werd geruststellend gereageerd op berichten in Amerikaanse kranten dat de militaire hulpverlening aan de steeds welvarender Europese landen geen lang leven meer was beschoren. De Amerikaanse president was niet van plan de hulp abrupt af te breken, maar nadere bijzonderheden over de aard en omvang van de hulp konden niet vóór april 1960 worden verwacht. Het Pentagon had het daarbij niet als enige voor het zeggen. Het State Department had een belangrijke stem in het kapittel en het Congres had het laatste woord.[51] Visser twijfelde niet "aan de oprechtheid van de bedoelingen van de zijde van de administratie (Pentagon en State Department); zoals gezegd zal echter de uitkomst voornamelijk afhangen van het Congres". Als Nederland voor de *Mirage III* zou kiezen, waren de kaarten in Washington in ieder geval duidelijk geschud. Hulp – in wat voor vorm dan ook - uit Washington bij de aanschaf van de *Mirage* zou stranden in het Congres.

In een verslag van zijn bezoek aan Washington tekende Visser op "dat hij niet de indruk heeft gekregen dat Amerika ons wat dit betreft [de hulp in het geval van een aankoop van een Amerikaans toestel] in de steek zal laten."[52] Sterker nog: "De desbetreffende courantenartikelen zijn onjuist, dat – aldus stelde men – de president en de administratie vast besloten zijn om te bevorderen dat deze hulp wordt gecontinueerd."[53] Minister Visser gaf zijn collega's de verzekering dat "vóór april van het volgend jaar […] de details van de militaire hulpverlening nader [zullen] zijn uitgewerkt."

Was het glas van de Amerikaanse hulp nou half vol of half leeg? De directeur materieel luchtmacht meende dat "althans van de zijde van de Amerikaanse administratie niet het voornemen bestaat om de militaire hulpverlening te besnoeien."[54] Meer dan half vol dus. "Een sterke indicatie' voor het nog verder opvullen van het glas van de Amerikaanse hulp had het hoofd van de *Military Assistance Advisory Group* (*MAAG*) in Nederland, de Amerikaanse schout-bij-nacht J.A. Snackenberg, gegeven. Wat de 'sterke indicatie' precies inhield was aan de hoogste graad van geheimhouding onderworpen. Staatssecretaris Calmeyer verklaarde deze terughoudendheid met een verwijzing naar de landen "achter het IJzeren Gordijn", die hun defensieinspanningen eigener beweging niet wilden onthullen.

Voor de 'insider', aldus Calmeyer, was het overigens vrij eenvoudig te berekenen dat naast de aanschaf van honderd vliegtuigen op eigen, Nederlandse, kosten werd gerekend op nog eens 118 *Starfighter*s. Dat aantal zou in het vooruitzicht zijn gesteld en het Amerikaanse aanbod zou zelfs zijn vastgelegd in een brief "in ons archief". Deze brief is in de archieven niet teruggevonden.[55]

Dat de Amerikaanse gulheid scherpe en steeds nauwere grenzen kende werd in Den Haag niet begrepen. De Amerikaanse minister van Buitenlandse Zaken, Christian Herter, toonde zich in een toespraak voor de *NAVO*-bondgenoten in Parijs weliswaar bereid het Amerikaanse

hulpprogramma voort te zetten, maar stelde daar tegenover dat "de Europese landen thans welvarend genoeg zijn om een groter deel van de lasten zelf te dragen."[56]

Veel tijd voor het doorgronden van de voors en tegens van dit soort signalen was er niet. Haast was geboden bij de keuze van de *Starfighter*. Met name de West-Duitse minister van Defensie Franz Josef Strauss zette zijn collega's in Brussel en Den Haag onder grote tijdsdruk. Op verzoek van minister Visser kwam Strauss op 7 december naar *Restaurant Royal* in Arnhem. Strauss had een duidelijke boodschap. De *Luftwaffe* moest in 1962 over de eerste *Starfighter* beschikken.[57] Als Nederland en België te lang zouden treuzelen, zou de productie in de Europese landen niet op tijd op gang komen. Duitsland zou dan zijn toestellen rechtstreeks in de Verenigde Staten bestellen. Daarmee zou de lucratieve inschakeling van de Nederlandse en Belgische vliegtuigindustrie van de baan zijn.

Bovendien was licentieproductie in België en Nederland van de *Starfighter* verreweg het meest aantrekkelijk voor de Nederlandse luchtvaartindustrie. Vooral als daarbij ook nog extra kon worden geprofiteerd van de omvangrijke aanschaf van Duitsland. De echo van deze Duitse boodschap galmde na in de nota die minister Visser de volgende dag, 8 december 1959, naar de ministerraad stuurde: "wanneer Nederland dit toestel [de *Starfighter*] niet kiest, zal Duitsland zijn niet in het binnenland te vervaardigen toestellen in Amerika kopen."[58]

De Duitse keuze van de *Starfighter* in 1958 werd vastgelegd in twee overeenkomsten. De eerste, tussen Lockheed Corporation en de Duitse regering, werd in februari 1959 gesloten en betrof de levering van 96 in de Verenigde Staten gebouwde *Starfighters*. Deze vliegtuigen werden in de Duitse vliegtuigfabrieken geassembleerd en dienden om de Duitse luchtvaartindustrie voor te bereiden op de licentieproductie van de overige bestelde *Starfighters*. Daartoe diende de tweede overeenkomst, van maart 1959, waarbij de Duitse regering het recht op deze licentiebouw in Europa verwierf.

3.7.3. De Nederlandse vliegtuigindustrie

Als België en Nederland zich bij de Duitse bestelling zouden aansluiten, zou dat de weg openen naar de licentiebouw van in totaal zo'n achthonderd *Starfighters*: bijna zeshonderd voor de Bondsrepubliek en tweehonderd voor België en Nederland. Dankzij dit gezamenlijke productieprogramma zou tachtig procent van de totale Belgische en Nederlandse order in deze twee landen worden geproduceerd. Hierbij zouden de Belgische en Nederlandse vliegtuigfabrieken profiteren van de toen weliswaar weer toegestane, maar nog bescheiden Duitse vliegtuigindustrie. Die kon de volledige productie van voor de *Luftwaffe* en de Duitse marine bestemde vliegtuigen niet aan. Daardoor zou een deel van de voor Duitsland bestemde productie naar Nederland en België worden overgeheveld.

Zo'n grote order was welkom voor de Nederlandse vliegtuigindustrie, in dit geval vooral Fokker en zijn toeleveranciers. Andere, eerdere, militaire orders leverden nog maar weinig werk op en de verwachtingen over de afzet van *F-27 Friendship* toestellen van Fokker waren – naar later bleek onterecht – niet hoog gespannen. Fokker zat "diep in de financiële problemen". Het ontslag van zeshonderd werknemers kon in 1958 ternauwernood worden afgewend door een bestelling voor de luchtmacht van twaalf *F-27 Friendships*. De luchtmacht had zich bij deze aanschaf mokkend neergelegd. Via het ministerie van Economische Zaken kwam de directeur materieel luchtmacht erachter dat het kabinet tot deze noodgreep had besloten. De chef van de luchtmachtstaf vroeg zich in een bespreking met minister Kees Staf af "of er in de toekomst bij [de luchtmacht] nog wel behoefte bestaat aan dit soort vliegtuigen."[59] Het was de toenmalige minister van Economische Zaken Jelle Zijlstra die de luchtmacht met deze toestellen opzadelde: "In 1958 wist ik minister Staf te overreden twaalf exemplaren voor troepentransport ten behoeve van de luchtmacht aan te schaffen."[60] Defensie betaalde op 8 mei 1959 alvast veertien miljoen gulden als voorschot op de bestelling van vier *F-27* toestellen. De aflevering was

voorzien voor 1961, twee jaar later. Van de *F-27* werden uiteindelijk 581 toestellen gebouwd in de eigen Fokker-fabrieken. Het Amerikaanse Fairchild bouwde 206 toestellen in licentie. Op 2 augustus 1961 werd – boven verwachting snel - de honderdste *F-27* verkocht. Elk personeelslid kreeg een taart thuisgestuurd.[61]

De keuze voor het Lockheed-toestel had als bijkomend pluspunt dat met name Fokker 'know-how' hoopte over te houden die van pas zou komen bij nieuwe, eigen projecten. De keuze voor een Europees toestel, in dit geval een Frans gevechtsvliegtuig, zou – zo luidde het tegenargument - de versterking van de verbrokkelde luchtvaartindustrie in een aantal West-Europese landen ten goede komen.[62] In de tweede helft van de jaren vijftig had de luchtvaartindustrie in Europa de handen een enkele keer ineengeslagen. Het Britse De Havilland leverde de cockpits voor de *Caravelle*-toestellen van het Franse Sud Aviation. In 1957 steunde Nederland de ontwikkeling van een groot maritiem patrouillevliegtuig, de *Bréguet 1150 Atlantic*. Maar het pleidooi voor Europese samenwerking werd ook gehoord ter onderbouwing van de aanschaf van een Amerikaans toestel. De omvang van de licentieproductie zou zo groot zijn dat verschillende Europese luchtvaartindustrieën bij de bouw van deze vliegtuigen zouden worden gedwongen tot verdere samenwerking.[63]

3.7.4. Voorstel aan de ministerraad

De *Starfighter* voldeed voor Nederland grosso modo aan alle gestelde eisen. Dat waren er acht, zo meldde minister Visser op 8 december 1959 aan de ministerraad.[64] De eerste vier eisen waren van militair-technische en militair-operationele aard. De *Starfighter* kon "met geringe wijzigingen", de *Mirage* na oplossing van "vele technische moeilijkheden" geschikt worden gemaakt voor de voor dit toestel voorziene taken. Binnen de defensiebegroting zag minister Visser de mogelijkheid om in eerste instantie zestig *Mirage*-toestellen of vijftig *Starfighters* aan te schaffen. De compensatieorders zouden door inschakeling van de Nederlandse vliegtuigindustrie bij orders voor de Duitse *Luftwaffe* dat verschil ruimschoots goedmaken. Bovendien kon worden gerekend "op Amerikaanse steun, waardoor het aantal toestellen zal kunnen worden verhoogd."

De betekenis van de ingecalculeerde Amerikaanse hulp in het geval van aanschaf van de *Starfighter* zou worden gekozen keerde ook bij de zevende te stellen eis ("financieel") terug. De *Mirage* was goedkoper, maar de prijs van de *Starfighter* zou "wellicht lager" uitkomen en de prijs van de *Mirage* kon "nog een verhoging ondergaan". De aanschafprijs van de *Mirage* lag bijna 70.000 dollar, ruim een kwart miljoen gulden, lager.[65] Bij de aanschaf van de *Starfighter* werd uitgegaan van drie productielijnen in Europa. Zouden meer landen zich bij dit project aansluiten en daardoor het aantal productielijnen toenemen, dan zou dat toestel duurder worden.

In het geval van de *Starfighter* werd een prijs gehanteerd op basis van ervaringen met de in de Verenigde Staten gebouwde, eenvoudiger uitvoering van de *Starfighter* voor de Amerikaanse luchtmacht. Voor zowel de *Starfighter* als de *Mirage* gold dat zelf gewenste aanpassingen aan het basisontwerp van het aan te schaffen toestel tot aanzienlijke extra kosten konden leiden. In het voordeel van de *Mirage III D* waren gunstiger jaarlijkse exploitatiekosten dan die van de *Starfighter*. Per vliegtuig moest rekening worden gehouden met 640.000 gulden voor de *Mirage III D* en 720.000 gulden voor de *Starfighter*.[66]

Minister Visser wijdde in zijn nota aan de ministerraad geen woord aan de inzet van het nieuwe vliegtuig voor nucleaire missies. Om het nieuwe vliegtuig in te zetten voor aanvalsvluchten met nucleaire wapens, moest van de Verenigde Staten, de eigenaar van de nucleaire bommen, toestemming worden verkregen. Deze toestemming was bij de keuze voor een toestel van Amerikaanse makelij en in gebruik bij de Amerikaanse strijdkrachten niet meer dan een formeel beletsel. Mocht de keuze op de *Mirage* vallen, dan zouden zich – zo was de verwachting bij de luchtmacht – complicaties voordoen.

Het sluitstuk van de afweging van minister Visser waren de "buitenlands-politieke factoren", waarbij in het geval van de aanschaf van de *Mirage* geen positieve invloed op een Franse toenadering tot de *NAVO* werd verwacht en onder het kopje '*Starfighter*' "geen bijzonderheden" werden genoteerd. Opmerkelijk genoeg liet minister Visser in zijn nota aan de ministerraad de keuze tussen de *Starfighter* en de *Mirage* enigszins open. Een uitgesproken voorkeur voor de *Starfighter* is in de anderhalf bladzij lange nota niet te vinden.

3.7.5. Het beste compromis

Pas veel later, op 29 maart 1960 in de Tweede Kamer, bekende minister Visser kleur. De aanschaf van de *Starfighter* was "het beste compromis tussen velerlei overwegingen".[67] Achter deze – nogal zuinige – aanprijzing van de *Starfighter* stak de vrees dat de Europese luchtvaartindustrieën toch het nakijken hadden. Minister Visser hield de Staatscommissie voor Defensie op 4 november 1959 voor dat "bij een keuze tevens beslist wordt over een mogelijk laatste kans voor de Europese vliegtuigindustrie, waarbij Nederland zeer veel belang heeft." Staatssecretaris Calmeyer had in dezelfde bijeenkomst "met enige schrik geconstateerd, dat sommige leden hun keus op één toestel [de *Starfighter*] hebben bepaald."

Wat waren de "velerlei overwegingen" die de *Starfighter* "het beste compromis" maakten? Voor de luchtverdedigingstaak moest met supersonische snelheid in combinatie met een hoge klimsnelheid naar grote hoogte worden gevlogen. De *Starfighter* was daar geknipt voor. Voor de tactische aanvalstaken was het nodig te beschikken over een uiterst nauwkeurig navigatiesysteem voor operaties bij slecht zicht. De *Starfighter* lag op dat vlak ruim voor op de *Mirage* en beschikte over een grotere actieradius waardoor nucleaire missies tot ver in het achterland van de vijand konden worden uitgevoerd. Daarnaast zou omschakeling naar één vliegtuigtype een eind maken aan de gecompliceerde logistieke ondersteuning binnen de luchtmacht voor vier verschillende vliegtuigtypen. De *Starfighter* was een 'multi-role' vliegtuig. Als Nederland voor een ander toestel dan de *Starfighter* zou kiezen, zou de standaardisatie beperkt blijven tot de relatief kleine Koninklijke luchtmacht met eventueel de Belgische luchtmacht en de van de geïntegreerde bondgenootschappelijke verdediging steeds nadrukkelijker afstand nemende Franse krijgsmacht. Met de *Starfighter* zou een groot deel van de aan de *NAVO* toebedeelde luchtstrijdkrachten over één en hetzelfde toestel beschikken.

3.7.6. De besluitvorming over de aanschaf in een stroomversnelling

De tijd begon te dringen. De aanschaf werd geagendeerd voor de ministerraad van 11 december 1959. Duitsland had de eerdere 'deadline' verschoven en wilde vóór 15 december 1959 ("een datum welke bepaaldelijk ernstig dient te worden opgevat") weten of Nederland ook koos voor de *Starfighter*. In dat geval lag de mogelijkheid open voor een gezamenlijke productie, waarvoor Fokker zou worden ingeschakeld. Aan de andere kant ontbrak nog steeds een concrete toezegging van Amerikaanse zijde over de van die kant te verwachten hulp. Visser besloot de gulden middenweg te volgen. In een codebericht vroeg hij de Nederlandse ambassadeur in Washington weer eens navraag te doen.[68] Verder koerste hij af op een besluit over de aanschaf van de *Starfighter* in de ministerraad op 11 december 1959.

Van alle kanten werd Visser het vuur aan de schenen gelegd. Minister Jo Cals van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen vroeg of het klopte dat de Nederlandse commissie van deskundigen op bezoek in de Verenigde Staten had geweigerd om de *Republic F-105* te bekijken. Hij draaide de duimschroeven bij zijn defensiecollega nog wat strakker aan door te melden dat tijdens proefvluchten met de *Starfighter* drie testpiloten waren verongelukt. Dat had weer tot ingrijpende veranderingen in het voor de Duitse en dus ook Nederlandse luchtmachten bestemde versie van de *Starfighter* gezorgd. Hij wilde het naadje van de kous weten.[69]

Minister Visser kondigde in deze ministerraad aan op korte termijn – nogmaals - met zijn Belgische collega en – als voor de *Starfighter* zou worden gekozen – ook met de West-Duitse

minister van Defensie te spreken. De andere ministers floten Visser terug en vroegen hem met vertegenwoordigers van de Franse regering contact op te nemen. Op donderdag 17 december 1959 bezocht Visser met zijn beide staatssecretarissen en de chef van de luchtmachtstaf zijn Franse ambtgenoot.[70] Visser ergerde zich steeds meer aan de bemoeienis van zijn collega's. De ministers Albert Beerman van Justitie en Cals waren in de ogen van Visser de grootste boosdoeners. Toen minister Beerman "voor de zoveelste keer onvolledigheden in mijn betoog meende te bespeuren", slingerde Visser woedend zijn bril op de vergadertafel in de ministerraad. Met een gebroken bril in zijn handen riep Visser uit "ronduit genoeg te hebben van deze vertragingstactiek."[71] Zonder bril en zonder besluit verliet Visser de ministerraad.

Het gesprek van minister Visser en zijn Franse collega op donderdag 17 december 1959 leverde "geen enkel nieuw gezichtspunt" op, meldde Visser de volgende dag in de ministerraad. Het bliksembezoek aan Den Haag van de Franse minister van Buitenlandse Zaken, Maurice Couve de Murville, kort daarvoor liet Visser aan zich voorbijgaan. "In overleg met mijn mede-ministers heb ik Couve niet ontmoet en nam dus evenmin deel aan het diner [in het Mauritshuis]," aldus Visser.

De minister van Defensie voelde zich steeds minder op z'n gemak. Zijn beginperiode als minister was grotendeels overschaduwd door wat toen ook al de wapenaankoop van de eeuw werd genoemd. Visser voelde zich onzeker en vond dat hij "snel moest handelen, omdat door de vliegtuigfabrikanten her en der zware invloed werd uitgeoefend om voor het eigen product belangstelling te vinden." Hij ergerde zich aan "een kwalijke neringziekte van de producenten, die in grote opmaak de publieke opinie en invloedrijk geachte mensen voor hun karretje trachten te spannen."[72]

Tot die personen met invloed rekende Visser ook prins Bernhard. Die probeerde "uiteraard tevergeefs" Visser nog op andere gedachten te brengen en "mij de Northrop-straaljager aan te praten." Vissers relatie met de prinsgemaal was ronduit slecht. Anders dan zijn voorgangers Staf en Sidney van den Bergh werd Visser niet uitgenodigd voor Bernhards verjaardag op 29 juni. Zijn kinderen vertrouwde Visser toe dat Bernhard over "zeer onaangename karaktereigenschappen" beschikte.[73]

3.7.7. Een besluit van de ministerraad

Vanwege de druk van buitenaf en "de procedure van afmatting" onder aanvoering van enkele collega-ministers veranderde Visser van koers. De economische voordelen wogen nu voor hem het zwaarst. In de ministerraad van 18 december 1959 onderstreepte Visser dat de keuze voor de *Starfighter* meer mogelijkheden bood voor inschakeling van de Nederlandse industrie vanwege de overheveling van een deel van de Duitse aanschaf naar Belgische en Nederlandse bedrijven. Hij liet de meer militair-technische argumenten in het voordeel van de *Starfighter* over aan staatssecretaris Calmeyer.

Om opnieuw een spervuur van vragen van ministers als Cals, Beerman en Klompé te voorkomen had de minister van Defensie bovendien drie officieren van de Koninklijke luchtmacht opgetrommeld om in de ministerraad verdere, voor hem te ingewikkelde, vragen over de aanschaf van de *Starfighter* te pareren.[74] Visser en Calmeyer somden de voordelen van de *Starfighter* op. Dat toestel kon de aanvals-, verdedigings- en verkenningstaken van de Koninklijke luchtmacht uitvoeren. Aanschaf van de *Starfighter* betekende standaardisatie van vliegtuigen van luchtmachten waarmee Nederland moest samenwerken. Dat was het tweede argument voor aanschaf van de *Starfighter*. Calmeyer noemde in dat verband Duitsland en Canada, maar liet wijselijk België onbesproken, omdat dat land nog worstelde met de keuze tussen de *Starfighter* en de *Mirage*.

De industriële voordelen bij de aanschaf van de *Starfighter* kregen in de opsomming van staatssecretaris Calmeyer een prominente plek en werden als derde argument genoemd. Ten slotte legde Calmeyer uit dat het prijsvoordeel van de *Mirage* niet opwoog tegen het wegvallen van de Amerikaanse steun in ruil voor de aanschaf van de *Starfighter*. De eerdere kritische opmerkingen van minister Luns over dit ingecalculeerde Amerikaanse voordeel ontbraken. De minister van Buitenlandse Zaken had aan een val in zijn ambtswoning aan het Haagse Plein 1813 een lichte hersenschudding overgehouden. Hij moest in de ministerraad verstek laten gaan.[75]

Weer vuurden enkele ministers scherpe vragen af. Minister Klompé wilde weten of er naast de *Starfighter F-104G*, de *Republic F-105* en de *Convair F-106* ook een toestel met de aanduiding *F-103* tot de mogelijke kandidaten hoorde. Deze flauwe vraag nam Visser uiterst serieus. Na wat spitwerk van zijn medewerkers kon Visser minister Klompé laten weten dat de *F-103* een futuristisch Amerikaans ontwerp was, waarvan de verdere ontwikkeling op 21 augustus 1957 was gestopt. Dit nooit verder dan de tekentafel gekomen toestel was zo ontworpen dat de piloot tijdens het vliegen op zijn buik moest liggen. Uiteindelijk legden alle ministers zich op één uitzondering na neer bij het voorstel van minister Visser en staatssecretaris Calmeyer.[76] Het was volgens Visser met enige overdrijving een 'walk over'. Alleen minister Zijlstra "acht het wenselijk, dat men voordat deze beslissing wordt genomen over het contract, eerst zeker weet of Italië meedoet." Over de deelname van Italië werd toen publiekelijk gegonst, maar in Vissers nota aan de ministerraad werd er met geen woord over gerept. De ministerraad wachtte de door Zijlstra gevraagde aftasting van de Italiaanse bedoelingen niet af en besloot in eerste instantie vijftig toestellen te bestellen. Minister Visser had berekend dat hij bij een "ongewijzigd defensieplafond" van 1650 miljoen gulden per jaar in de periode tussen 1960 en 1965 maar 310 miljoen gulden kon uittrekken voor de aanschaf van vijftig toestellen.[77]

Bij de begrotingsbehandeling in de Tweede Kamer, op 9 en 10 december 1959, kwam de aanschaf van de *Starfighter* terloops ter sprake. Het CHU-kamerlid dr. H.W. Tilanus vertolkte als volgt het bijna algemene gevoelen van de Tweede Kamer: "Ik zal daarover [de keuze tussen de *Mirage III* en de *Starfighter*] geen oordeel geven, aangezien hierbij vele factoren een rol spelen, waarover de Kamer bezwaarlijk kan oordelen."[78]

De bekendmaking van het besluit van de ministerraad werd een week opgeschort. Naar buiten toe leek alles erop te wijzen dat de ministerraad niet meer voor Kerstmis een besluit zou nemen. Op 21 december 1959 bezocht de Belgische minister van Landsverdediging, Arthur Gilson, minister Visser in Den Haag.[79] Dat bracht onder andere *de Volkskrant* ertoe te schrijven dat "niet deze week meer, maar tussen Kerstmis en nieuwjaar" de beslissing zou vallen.[80] Een laatste offensief van Dassault om Nederland en België over te halen voor de *Mirage III* te kiezen was mosterd na de maaltijd. Suggesties dat Frankrijk bij een keuze voor de Mirage welwillend zou meewerken aan een geïntegreerd luchtverdedigingssysteem voor de NAVO en België ter wille zou zijn bij de vestiging van Europese instellingen in Brussel kwamen te laat om gewicht in de schaal te leggen. Ook het Franse aanbod voor een zich tot een periode van zeven jaar uitstrekkend krediet woog naar de mening van minister Visser en staatssecretaris Calmeyer niet op tegen de door hen ingecalculeerde Amerikaanse hulp.

Op woensdag 23 december 1959 lichtte Visser de Staatscommissie voor Defensie in het gebouw van de Tweede Kamer "vertrouwelijk/strikt persoonlijk" in. Het gesprek duurde precies een uur en bevatte geen nieuws. In deze commissie werden leden van de Tweede Kamer en de Eerste Kamer bij Koninklijk Besluit benoemd. In de commissie werd vertrouwelijk gesproken met de bewindspersonen van Defensie en de militaire top van de Nederlandse krijgsmacht. Parlementariërs van de Communistische Partij Nederland, de Pacifistisch Socialistische Partij en later de Partij Politieke Radikalen waren uitgesloten van deelname. In 1975 hief minister Henk Vredeling de Staatscommissie op. Begin jaren zeventig had de Tweede Kamer de Vaste

Commissie voor Defensie opgericht, waarin leden van alle fracties welkom waren. De Staatscommissie en de Vaste Commissie functioneerden dus enkele jaren naast elkaar.

Als reden voor de aanschaf noemde minister Visser als eerste de dankzij de Nederlandse en hopelijk ook Belgische aanschaf van de *Starfighter* te bereiken standaardisatie. Naast de inschakeling van Fokker en de Nederlandse elektronische industrie bij de productie roerde minister Visser nog een ander belangrijke reden voor de aanschaf aan.

Het prijsvoordeel van de *Mirage* zou in het niet vallen bij de te verwachten Amerikaanse steun in het geval van aanschaf van de *Starfighter*. Visser meende "gelet op de verschillende gesprekken die hij dienaangaande in Amerika heeft gevoerd" deze [hulp] toch te mogen schatten op ongeveer 40 procent van de aanschaffingsprijs." Calmeyer viel de minister van Defensie bij: "de Amerikaanse ambassadeur heeft gevraagd hoeveel wij in de aankoop van vliegtuigen willen steken. Het Hoofd van de *MAAG* [Snackenberg] heeft, toen dit bedrag genoemd werd, daar mondeling aan toegevoegd, dat wij konden rekenen op eenzelfde bedrag als Amerikaanse hulp."

Minister-president Jan de Quay werd met de keerzijde van de doortastende Nederlandse keuze voor de *Starfighter* geconfronteerd. In een gesprek met de Amerikaanse minister van Buitenlandse Zaken in Parijs op 21 december 1959, drie dagen na het toen nog niet bekend gemaakte besluit tot aankoop van de *Starfighter*, probeerde De Quay nieuwe toezeggingen van de Verenigde Staten los te weken. Nederland wilde graag van de Verenigde Staten een even grote hulpbijdrage als in het vorige jaar. De Amerikaanse minister "heeft hierop geen positief antwoord gegeven". Ook het pleidooi van De Quay om de KLM landingsrechten te geven voor vluchten naar Los Angeles leverde niets op: "Minister Herter heeft aan de Nederlandse minister-president geen enkele toezegging kunnen doen."[81] Nederland moest voortaan zijn eigen boontjes doppen.

Een maand later, op 22 januari 1960, volgde een 28-regelige brief van minister Visser aan de Tweede Kamer. Daarin roerde de bewindsman de kwestie van nog immer niet spijkerharde Amerikaanse toezeggingen voor hulp in de vorm van extra *Starfighters* niet aan. "Rekening houdende met de ruimte binnen het *huidige* [cursivering door minister Visser] defensieplafond, kunnen voorlopig vijftig van deze toestellen, inclusief reservedelen en verder benodigde uitrusting, worden aangeschaft, waarmede een bedrag van circa 300 miljoen gulden zal zijn gemoeid, verdeeld over verschillende jaren."[82] België volgde Nederland in januari 1960 en koos ook voor de *Starfighter*.

3.8 Losse einden

Nu tot aanschaf was besloten werd de draad weer opgepakt en contact gezocht met de Duitse, Belgische en Amerikaanse autoriteiten om de losse einden, de licentiebouw en de omvang van de Amerikaanse hulp, te regelen. Over de verdeling van de licentiebouw konden de Bondsrepubliek, België en Nederland het op 5 maart 1960 eens worden. Met de nodige moeite. Een maand eerder, op 9 februari 1960, stelde België een berekeningswijze voor op basis van het aantal aan te schaffen *Starfighters*. Het Nederlandse totaal was overeenkomstig de besluitvorming in de ministerraad vooralsnog op vijftig gezet, het Belgische aanvankelijk op honderd. Op die manier sleepten de Belgen voor ruim een miljard D-mark aan orders in de wacht. Voor Nederland resteerde een pakket van maar 470 miljoen D-Mark. Toen staatssecretaris Calmeyer achter deze Belgische truc kwam, dreigde hij met het uittreden van Nederland uit het gezamenlijke aanschaffingsproject.[83] De Nederlandse dreigementen, bij monde van de toen 42-jarige Herman Stokla, werkten. De Belgische eindassemblagelijn zou –

zo werd overeengekomen - 189 toestellen betreffen, de Nederlandse 375 en de Duitse 210 toestellen.

3.8.1. De kritiek van de Tweede Kamer

Een week later, op 12 maart 1960, tekende koningin Juliana het wetsontwerp tot wijziging van de defensiebegroting, waardoor de aankoop van de eerste vijftig *Starfighters* mogelijk werd. De Tweede Kamer reageerde op dit voorstel nogal kritisch. De Kamerleden spraken "vrij algemeen [hun] teleurstelling" uit over de schamele toelichting op het wetsvoorstel van minister Visser. Veel leden "betreurden in een positie te zijn geraakt, waarin ze hun medewerking moeten verlenen aan de spoedbehandeling van een ontwerp, waarmede een bedrag van 310 miljoen gemoeid is met bovendien de grote waarschijnlijkheid, dat het gevolgd zal worden door toekomstige aanvragen voor bedragen tot een totaal van ongeveer 910 miljoen."[84]

De vragen van de Kamerleden hadden betrekking op drie hoofdthema's. Het eerste was de samenhang, of - beter gezegd - het ontbreken daarvan, tussen de voorgenomen aanschaf van de *Starfighter* en de later dat jaar nog uit te brengen Defensienota. Door het ontbreken van de Defensienota was het – zo luidde de in de vragen neergelegde klacht – onmogelijk de aanschaf te beoordelen tegen de achtergrond van het algemene defensiebeleid.

Het tweede thema was de typekeuze. Zo werd gevraagd naar de vliegtechnische overwegingen om voor de *Starfighter* te kiezen. Een andere vraag luidde of financiële overwegingen bij de aanschaf een rol hadden gespeeld. Een aantal Kamerleden vroeg zich af of de keuze voor de *Starfighter* wel verantwoord was in het licht van het feit dat "in Amerika geen al te beste ervaringen zijn opgedaan en [..] daar met name vrij veel ongelukken mee zijn gebeurd."

Het derde thema betrof de financiering. In dit verband werd ook gevraagd naar de afspraken over orders voor het Nederlandse bedrijfsleven en over de te verwachten omvang van de Amerikaanse hulp. Deze laatste vraag werd door minister Visser in zijn memorie van antwoord geruststellend beantwoord: "de gerechtvaardigde verwachting bestaat, dat de Verenigde Staten bereid zullen worden gevonden hulp te verlenen."[85]

3.8.2. Een soort dijkverzwaring

In een drie kantjes lange brief vroeg minister Visser op 25 maart 1960 aan de Amerikaanse ambassadeur in Den Haag "to receive soonest possible indications concerning the standpoint on this matter of the Government of the United States of America."[86] De nood was hoog: "we are prepared at any time to enter into discussions leading towards exact definition of materiel requirements". Maar dit en andere verzoeken werden niet beantwoord.

De Amerikanen schotelden Visser nieuwe problemen voor. Het eerste probleem was dat het Amerikaanse Congres de fondsen voor militaire hulp had gekortwiekt. Militaire hulp was dus niet meer zo vanzelfsprekend. Het tweede probleem was politiek van aard. Voortaan zou militaire hulp niet meer op bilaterale basis worden verleend, maar uitsluitend aan de hand van projecten waarbij sprake zou zijn van multilaterale samenwerking. Daarbij speelde voor de Verenigde Staten de deelname van Italië aan de aanschaf van de *Starfighter* een belangrijke rol. Alleen als Italië zich ook bij het *Starfighter*-programma kon aansluiten en dus ook een deel van de licentieproductie voor zijn rekening zou nemen, kon een hulpaanvraag in behandeling worden genomen, zo lieten de Verenigde Staten nogal dreigend weten.[87] Tegen die druk was minister Visser niet opgewassen. Op 8 april 1960 lichtte Visser zijn collega's in de ministerraad in over een onderhoud dat hij met "Amerikaanse gedelegeerden" had gehad. Hij koesterde tegen toetreding van Italië "geen principiële bezwaren" meer.[88]

Inmiddels had de Tweede Kamer op 29 maart 1960 ingestemd met een wijziging van de Defensiebegroting, waardoor de aanschaf van de eerste vijftig *Starfighters* mogelijk werd.

Alleen de fracties van de CPN en de PSP stemden tegen. De woordvoerders van deze partijen bestookten Visser met kritiek en vragen, maar een overgrote meerderheid steunde de VVD-minister door dik en dun. De woordvoerder van de PvdA-fractie, Evert Vermeer, beschouwde de aanschaf van de *Starfighters* als "een soort dijkverzwaring".[89] Zelfs het feit dat tussen de behandeling van de defensiebegroting in de Tweede Kamer op 10 maart 1960 en de indiening van deze begrotingswijziging maar twee dagen zaten, wekte bij de Tweede Kamerleden nauwelijks verbazing. Wel werden vragen gesteld over de financiering van de aanschaf. Het KVP-Tweede Kamerlid Harry Moorman, oud-marineofficier en oud-staatssecretaris voor de Marine, wees er fijntjes op dat de aanschafkosten van 310 miljoen gulden meer waren dan "het eindgetal van de helft der achttien hoofdstukken van de rijksbegroting voor 1960".[90] Een deel van dat bedrag, 110 miljoen gulden, was overigens voorhanden uit de zogeheten overloop. Dat was de regeling waarbij het ministerie van Defensie uitgaven die in het ene begrotingsjaar nog niet tot besteding waren gekomen mocht overhevelen naar latere jaren.

3.8.3. Uit de financiële zorgen

Tijdens het debat in de Tweede Kamer over de aanschaf van de *Starfighter* leek het er nog op dat de minister van Defensie de eindjes aan elkaar moest knopen om tot een verantwoorde financiële onderbouwing van de aanschaf van de eerste vijftig *Starfighters* te komen. Twee maanden later, op 24 mei 1960, kon minister Visser een nota "inzake de toekomstige personele en financiële defensieinspanning" aan de Tweede Kamer aanbieden. Daarin was vastgelegd dat de defensieuitgaven in de jaren tussen 1961 en 1964 zouden stijgen tot 1850 miljoen gulden. Dat bedrag zou worden verhoogd "met de kosten verbonden aan de algemene regeringsmaatregelen met betrekking tot de salarissen, pensioenen e.d. van het rijkspersoneel welke na 1959 werden of zullen worden getroffen."[91] Het was een Pyrrhus-overwinning van minister Visser. In 1961 maakte minister Zijlstra een einde aan de mogelijkheid om begrotingsgelden van het ene naar het andere jaar over te hevelen. Het uit eerdere jaren zo opgespaarde bedrag van de 'overloop' van ruim een miljard gulden werd geschrapt.

Het goede nieuws van de verhoging van de jaarlijkse defensieuitgaven werd overschaduwd door het povere optreden van minister Visser bij de verdediging van zijn Defensienota in de Tweede Kamer op 21 en 22 juni 1960. Staatssecretaris Calmeyer moest het door ziekte laten afweten en ontbrak achter de regeringstafel in de oude vergaderzaal van de Tweede Kamer. Hij had een prostaatontsteking en daardoor een onbedwingbare neiging om met heel korte tussenpozen het toilet op te zoeken. Minister Visser nam de vragen over de land- en luchtmacht voor zijn eigen rekening. Dat werd een fiasco. Door gebrek aan kennis raakte Visser voortdurend verward in zijn eigen antwoorden. "Het is doordat er zoveel papieren op mijn tafel liggen, dat men bij het wisselen van de papieren het overzicht wel eens kwijtraakt", verzuchtte minister Visser onder luid hoongelach van een groot deel van de aanwezige Kamerleden.[92]

De kwestie van de Amerikaanse steun aan de aanschaf van de *Starfighter* kwam bij het debat over de Defensienota amper aan de orde. Minister Visser worstelde zich als volgt door de aan hem gestelde vragen:

> "Het enige, dat ik in deze Kamer met stelligheid kan verzekeren, is, dat de hulpverlening als zodanig bepaald wordt voortgezet, maar dat wij nog niet de gegevens hebben, waaruit blijkt welk bedrag op jaarbasis berekend, verwachtbaar zal zijn. Ik vraag me zelfs af – ik kom nu tot de uiteenzetting over de nieuwe methode, die naar mijn mening, zoals ik reeds heb uiteengezet, terecht door de Amerikanen wordt gevolgd – welke concrete hulpprojecten er zullen komen, óók al is het totaalhulpbedrag in de Amerikaanse begroting voor het jaar 1960/1961 vastgesteld. De ontwikkeling tekent zich nu – ik wil het nog eens herhalen – als volgt af, dat enerzijds meer en meer wordt overgegaan tot de figuur van bilateraal gefinancierde projecten, terwijl anderzijds de hulpverlening de vorm aanneemt van Amerikaanse deelname in internationaal gefinancierde projecten, dus de bevordering van internationale samenwerking. Deze ontwikkeling vormt op zich zelf het bewijs van de

bereidheid van Amerika tot voortzetting van de hulpverlening. Ook de behandeling van de Amerikaanse begroting voor 1960/1961 is in dit opzicht zeer bemoedigend. De toewijzing van de beschikbare gelden voor de thans in bespreking zijnde projecten zal zeker nog wel enige tijd in beslag nemen. Het *Starfighter*-project bij voorbeeld, Mevrouw de Presidente, is voor mij een punt, waaromtrent wij nog geen zekerheid hebben met betrekking tot de omvang van de Amerikaanse hulp, die wij daarvoor kunnen verwachten. Dat zij principieel gegeven zal worden, is echter wel bekend."[93]

3.8.4. Herverdeling van de licentieproductie

Op 26 juli 1960 stemden de drie oorspronkelijke programmalanden formeel in met het voorstel tot toetreding van Italië. Dat betekende een extra, vierde eindassemblagelijn in Europa (voor Italië) en een herverdeling van de door de Bondsrepubliek aanvankelijk aan alleen België en Nederland toebedeelde productie. België had zich daartoe slechts met grote moeite laten overhalen. In de ministerraad van 12 augustus 1960 werd rekening gehouden met een mogelijk uittreden van België uit het *Starfighter*-project.

Nederland kwam niet bijster goed uit deze verschuivingen en veranderingen te voorschijn. België boekte wel een succesje: de Belgische eindassemblagelijn kreeg in de nieuwe opzet 194 toestellen. De Duitse bleef op 210. De Italiaanse eindassemblage zou 195 toestellen tellen, maar Nederland moest – de eerste tegenvaller - een veer laten en genoegen nemen met 350. Daar kwam nog bij dat Fokker een veel hoger bedrag ("onredelijk hoog boven het maximum") voor de eindassemblage vroeg dan de andere bij de licentieproductie betrokken vliegtuigfabrieken.[94]

De tweede tegenvaller was nog veel groter. Op 9 december 1960, bijna een vol jaar na het besluit om de *Starfighter* aan te schaffen, deed Visser in de ministerraad verslag van een gesprek met de Amerikaanse ambassadeur. Die had hem tussen neus en lippen door verteld dat Nederland en België naar extra *Starfighters* konden fluiten. Van Amerikaanse hulp was geen sprake meer. De aanleiding tot dat gesprek was een bericht van de Nederlandse ambassade in Washington van [begin] december 1960. Daarin werd de overhandiging van een memorandum van het Pentagon aangekondigd over de verdeling van de Amerikaanse hulp over de vier op dat moment bij het *Starfighter*-project betrokken Europese landen. Als voor Nederland minder hulp dan evenredig verdeeld over de deelnemende landen zou worden gegeven, moest – zo had Visser beslist – het memorandum worden geweigerd. Voor Nederland werd bij een uiteindelijke totaalaanschaf van honderd *Starfighters* nog steeds gerekend op vijftig door de Verenigde Staten te schenken toestellen. In plaats daarvan luidde de Amerikaanse boodschap: nul komma nul.

Na deze koude douche volgde de volgende dag een tweede gesprek, waarin de Amerikaanse ambassadeur bijdraaide en een aanbod op tafel legde van 25 *Starfighters* bij een eigen aanschaf van honderd toestellen. België zou een even groot aantal krijgen als Nederland, maar dat zou zijn gekoppeld aan een eigen aanschaf van 75 *Starfighters*. Italië - zo rapporteerde de Amerikaanse ambassadeur - kon rekenen op vijftig extra Amerikaanse *Starfighters* bij een eigen aanschaf van 75 toestellen. Deze voor Nederland ongunstige verdeling viel bij minister Visser verkeerd. Hij liet de ambassadeur weten "dat daarmede het begrip van 'cost-sharing' op alle wijzen doorbroken zou worden."[95]

In de Staatscommissie voor Defensie op 8 december 1960 hield minister Visser het erop dat "de berichten omtrent de te verwachten hulp uit Amerika zeer verward zijn en ook lang uitblijven." Vier dagen later, in een bijeenkomst van de Luchtmachtraad, gooide minister Visser het roer helemaal om. Hij nam zich voor zijn handtekening niet onder de aanschaf te zetten als de Amerikanen bij hun aanbod van slechts 25 toestellen bleven. Dat was de leiding van de luchtmacht te gortig. De vrees uiteindelijk met lege handen te eindigen maakte de geesten soepel voor een forse bijstelling van de aanvankelijk minimaal tweehonderd benodigde

Starfighters. “Indien de Luchtmacht de beschikking krijgt over 150 *Starfighters*, [zijn] de [*NAVO*-]eisen wellicht nog redelijk te realiseren, zo maakte de luchtmacht een diepe buiging voor de nieuwe werkelijkheid.”[96] De luchtmacht zette minister Visser onder druk: alleen als zekerheid zou bestaan over “het totale aantal te verkrijgen *Starfighter*-vliegtuigen” kon een sluitend plan voor de luchtmacht worden opgesteld. Met andere woorden: hoe beperkt ook de Amerikaanse hulp was, de aanschaf mocht niet meer ter discussie worden gesteld.

Het werd slikken of stikken. Tien dagen later meldde Visser zijn collega's dat er voor Nederland niet meer in zat. Visser was gezwicht en had de overeenkomst over de aanschaf van de *Starfighters* voor de Koninklijke luchtmacht zes dagen daarvoor getekend. Het aantal extra *Starfighters* als steun van de Verenigde Staten was niet verhoogd. Het Nederlandse aandeel was met vijf toestellen verminderd en zo werd dertig miljoen gulden bespaard, waarvoor een derde luchtdoelartilleriebataljon kon worden voorzien van *Hawk*- luchtdoelraketten.[97]

Een jaar na het besluit tot aanschaf, op donderdag 5 januari 1961, blikte minister Visser nog eens terug op de keuze voor de *Starfighter*. In een bijeenkomst van de Staatscommissie voor Defensie hield hij de Eerste en Tweede Kamerleden voor dat de Amerikaanse hulp niet meer zoals in het verleden zou worden voortgezet. In de toekomst zouden de West-Europese landen hun defensieplannen steeds meer en meer zelf moeten financieren. Wel had minister Visser bij de Verenigde Staten erop aangedrongen om de hulp “geleidelijk en op ordelijke wijze” te beëindigen. Dat pleidooi had niet veel indruk gemaakt. De hulp was abrupt beëindigd.

Toch tilde minister Visser daar niet zo zwaar aan. De hulp was voor hem plotseling maar een van de twee “nevenoverwegingen” bij het besluit tot aanschaf van de *Starfighter*. De *Starfighter* was het beste vliegtuig, dat bovendien werd aangeschaft door “landen, die met Nederland ten aanzien van de luchtverdediging samenwerken (Canada, België, Duitsland en Italië).”[98] Dat waren de “hoofdoverwegingen”. Naast “de bevoordeling van de Nederlandse industrie” speelde de Amerikaanse hulp “bij het nemen van de beslissing ten gunste van de *Starfighter* geen overwegend grote rol […]. Deze overweging kwam pas op de vierde plaats,” aldus minister Visser, die gemakshalve verzweeg dat eerder en herhaaldelijk aan de Amerikaanse steun een doorslaggevende betekenis had toegekend.

Het gevolg van het wegvallen van de eerder zo omvangrijk verwachte hulp was wel dat de tering naar de nering moest worden gezet: “op het departement wordt thans nagegaan hoe de bestaande plannen zodanig aan de nieuwe situatie kunnen worden aangepast, dat deze toch waardevol blijven.” Voor de conventionele aanvalstaak werden twee squadrons met in totaal 43 *F-84F* toestellen aangehouden. De uiteindelijk vijf squadrons met nieuwe *Starfighters* werden verkleind en zouden per squadron achttien toestellen omvatten. De *NAVO* legde zich daar makkelijk bij neer.

Bij de wel erg makkelijke aanvaarding van het wegvallen van de Amerikaanse hulp wilde de Staatscommissie zich niet voetstoots neerleggen. Was nu werkelijk door de Amerikanen het laatste woord gesproken? Kon van de nieuwe Amerikaanse regering, met de nieuwe president John F. Kennedy, niet een royaler opstelling worden verwacht? Wellicht was er voor minister Visser in Washington nog wat te bereiken.

Visser liet zich enthousiast maken om de nieuwe Amerikaanse regering nog eens om hulp te vragen. In een ‘aide-mémoire’ had Visser ter voorbereiding op zijn gesprekken met de nieuwe minister van Defensie, Robert McNamara, en de onderminister van Defensie, Paul Nitze, uiteengezet dat de Nederlandse defensieinspanning op twee pijlers rustte: de eigen inspanning én de Amerikaanse hulp. Het ‘aide-mémoire’ werd minister Luns van Buitenlandse Zaken meegegeven op diens reis naar Washington en overhandigd aan zijn nieuwe Amerikaanse collega Dean Rusk.

3.8.5. Naar Washington

Bij zijn eigen bezoek aan Washington, in de tweede helft van april, merkte Visser dat McNamara het Nederlandse 'aide-mémoire' niet had ontvangen en dus ook niet had gelezen. Rusk had niet de moeite genomen het stuk van Visser door te sturen naar zijn collega van Defensie. In de meest ondubbelzinnige bewoordingen kreeg Visser te horen dat "de Amerikaanse militaire hulp een aflopende zaak is en dat het zeer verstandig is, indien Nederland zijn defensieplanning baseert op de assumptie dat deze hulp niet meer zal worden verstrekt."[99] Eindelijk, anderhalf jaar na het eerste ministerraadsbesluit over de aanschaf van de *Starfighter*, drong het tot minister Visser door dat het hoofdstuk van de Amerikaanse hulpverlening aan de Nederlandse defensie-inspanning definitief was gesloten.

Met de 25 Amerikaanse toestellen erbij kreeg de Koninklijke luchtmacht in totaal 120 *Starfighter*-toestellen. Omdat de verwachting was dat in de Amerikaanse schenking van 118 toestellen ook een twintigtal *TF-104G* (tweezitters) zouden zijn inbegrepen, zat Nederland bij het grotendeels wegvallen van de verwachte Amerikaanse aanvulling zonder voldoende vliegtuigen voor training en opleiding. Daarom werden tussen december 1961 en december 1965 achttien tweezitters aangeschaft, waarmee het totaal aantal aangeschafte *Starfighters* uiteindelijk op 138 kwam.

Nog voordat de Koninklijke luchtmacht de *Starfighter* aan haar luchtvloot kon toevoegen, moesten – vaak ingrijpende – aanpassingen ('Engineering Change Proposals') aan het toestel worden aangebracht. Volgens de Commissie van Drie stelde Lockheed 215 van zulke modificaties voor, waarvan Nederland 93 zou hebben aanvaard.[100] Dat aantal ligt echter beduidend hoger. Het gaat om 190 modificaties "door de consortiumlanden geaccepteerd". Het grootste deel was betrekkelijk onbelangrijk, maar andere betroffen "ingrijpende verbeteringen ten aanzien van de vliegveiligheid of de operationele bruikbaarheid." 62 modificaties hadden betrekking op het vliegtuig zelf, 73 op de motor en 55 op de elektronica.[101]

De bittere pil van het wegvallen van het grootste deel van de verwachte Amerikaanse hulp werd verguld door het in 1961 verlagen van de in NAVO-verband van Nederland verlangde aantallen gevechtsvliegtuigen. Volgens staatssecretaris Calmeyer was sprake van "een zeer belangrijke vermindering": "een geluk bij een ongeluk".[102]

3.9 Tussenstand

Tussen het plotselinge vertrek van minister van Defensie Sidney van den Bergh op 31 juli 1959 en het aantreden van de nieuwe minister Sim Visser op 4 september 1959 had de luchtmacht haar keuze voor een nieuw toestel laten vallen op de *Starfighter*. Technische en operationele gegevens waren het belangrijkste argument om voor de *Starfighter* te kiezen. Doorslaggevend voor deze keuze was de verwachting – er werd zelfs over een toezegging gesproken – dat de Verenigde Staten een groot deel van de kosten van de totale aanschaf voor hun rekening zouden nemen.

De vooruitzichten om via licentieproductie de werkgelegenheid in Nederland een forse impuls te geven speelden geen rol in de besluitvorming. Integendeel, de luchtmacht zag bezwaren in de licentieproductie: het was gunstiger om de nieuwe toestellen rechtstreeks in de Verenigde Staten aan te schaffen. Bovendien zou zo'n aanschaf minder kosten en de luchtmacht niet voor de inschakeling van Fokker op extra kosten jagen.

De nieuwe minister, Sim Visser, was onervaren, onwetend en had zich nauwelijks kunnen inwerken. In de ministerraad speelde tegelijkertijd een discussie over de hoogte van de

defensieuitgaven, waardoor alle ministers een uitgesproken belang hadden bij het zoeken naar goedkopere alternatieven voor de plannen van de luchtmacht. De positie van de minister was zo zwak dat hij vragen en weerstand in de ministerraad opriep.

Haast was geboden omdat anders de aansluiting bij de Duitse aanschaf van *Starfighters* zou worden gemist en de opbrengsten van de licentieproductie zouden verdampen. Zo trad het belang van de Nederlandse industrie plots op de voorgrond. Toen de Amerikaanse belofte om financieel bij te springen een loos gebaar bleek te zijn, was het te laat om nog van koers te veranderen. Waarschuwingen van de minister van Buitenlandse Zaken werden in de wind geslagen.

In de marge, meer om zijn boosheid de vrije loop te geven dan de loop van de besluitvorming te verleggen schrapte de minister een handvol *Starfighters* uit de eerste wapenaankoop van de eeuw. De luchtmacht legde zich daarbij neer, maar een paar jaar later werden nog eens 25 toestellen gekocht. De *NAVO* had inmiddels het van Nederland verwachte aantal gevechtsvliegtuigen verlaagd. Een geluk bij een ongeluk.

4. Complicaties en misverstanden De aanschaf van de NF-5 (1963-1967)

4.1 Een lange aanloop naar weer een nieuw toestel

Op 24 juli 1963 trad een nieuw kabinet aan. De KVP'er Victor Marijnen, in het vorige kabinet minister van Landbouw en Visserij, werd minister-president. Staatssecretaris De Jong volgde minister van Defensie Visser op. De functie van de vertrokken Calmeyer werd opgeknipt in twee staatssecretariaten, een voor de landmacht en een voor de luchtmacht. Zo werd met het voortgezette staatssecretariaat voor de marine de defensieorganisatie volledig 'verticaal'. De drie staatssecretarissen hadden, net zoals de minister, "een vage politieke achtergrond".[1] Ze waren afkomstig uit de krijgsmachtdelen waarvoor ze als staatssecretarissen politieke verantwoordelijkheid droegen.

Kapitein-ter-zee Adri van Es werd de opvolger van Piet de Jong als staatssecretaris voor de marine. Hij zou deze functie in nog vijf kabinetten vervullen en werd gedurende zijn politieke loopbaan automatisch bevorderd tot schout-bij-nacht. In de politieke leiding van Defensie vertegenwoordigde hij de Anti-Revolutionaire Partij.

De Jong wilde op het ministerie van Defensie alle vier partijen, die de nieuwe regeringscoalitie vormden, in de politieke leiding. Staatssecretaris voor de landmacht werd Joop Haex. Haex was partijloos en De Jong polste hem eerst om namens de VVD staatssecretaris te worden. Daar voelde Haex niet voor, zodat de van oorsprong katholieke Haex, een kolonel van de landmacht, namens de CHU tot het kabinet-Marijnen toetrad. Het CHU-lidmaatschap van Haex leverde de minister nog een zilveren theelepeltje op als beloning voor het aanmelden van een nieuw lid.[2]

De derde staatssecretaris was Willem den Toom. Den Toom was directeur materieel van de luchtmacht in de rang van luitenant-generaal. Zijn benoeming kwam niet zonder slag of stoot tot stand. De VVD had bedenkingen tegen de verticale structuur van de defensieorganisatie die minister De Jong voor ogen stond. Een eerste kandidaat uit de kringen van de VVD, ook een actief dienend officier, haakte daardoor af. De benoeming van de VVD-staatssecretaris voor de luchtmacht werd zo vertraagd.[3]

De nieuwe minister en zijn staatssecretarissen moesten de mouwen opstropen. Het Centraal Plan Bureau had in de zomer van 1963 uitgerekend dat bij het uitvoeren van alle geplande investeringsprojecten in de nieuwe kabinetsperiode de defensieuitgaven met 600 miljoen gulden zouden moeten worden verhoogd.[4]

Een van deze nieuwe aanschaffingen betrof de aankoop van nieuwe vliegtuigen. Met de komst van de *Starfighters* was bij lange na niet voldaan aan de oorspronkelijke behoefte van zo'n tweehonderd nieuwe toestellen. Ook lag dat aantal ruim beneden het binnen de luchtmacht gestelde minimum van 150 toestellen voor het Nederlandse aandeel in de uitvoering van het *MC-70* plan, een *NAVO*-plan gericht op verbetering van de bondgenootschappelijke verdediging. Het aanhouden van oudere toestellen was een stoplap. Op het moment dat de eerste *Starfighters* aan de luchtmacht werden afgeleverd, begonnen de voorbereidingen voor de volgende aanschaf.

4.1.1. Krimpen en vervangen

De eerste *Starfighter*-toestellen van de Koninklijke luchtmacht kwamen in december 1962 aan op de vliegbasis Twenthe. Daar was een luchtmachtdetachement gevormd dat de overgang van

de oude naar de nieuwe vliegtuigen begeleidde. Twee squadrons op de vliegbasis Volkel, het luchtverkenningssquadron op de vliegbasis Twenthe en twee squadrons op de vliegbasis Leeuwarden, in totaal dus vijf squadrons, werden met de "one-o-four" uitgerust.

De *Starfighter*, "the fastest, highest flying operational fighter of the fifties", luidde een nieuw tijdperk in de nog korte geschiedenis van Nederlands jongste krijgsmachtdeel in.[5] De komst van de *Starfighter* markeerde tegelijkertijd een forse teruggang in het aantal squadrons van de Koninklijke luchtmacht. Begin 1958, op het moment dat de voorbereidingen voor de aanschaf van een nieuw vliegtuig in volle gang waren, maakten nog achttien squadrons met bijna vijfhonderd vliegtuigen deel uit van de luchtmacht.

Toen op 1 januari 1967 de invoering van de *Starfighter* net was afgerond, bestond de luchtmacht uit nog maar de helft van deze squadrons en vliegtuigen. De komst van de *Starfighter* betekende door het gebrek aan extra door de Verenigde Staten beschikbaar gestelde toestellen geen volledige modernisering van het vliegtuigenbestand van de Koninklijke luchtmacht. Noodgedwongen moesten nog twee squadrons *Thunderstreak*-toestellen worden aangehouden. Omdat de piloten niet zo snel naar de *Starfighters* konden doorstromen bleef tot 1968 nog een squadron *Hunters* in dienst. De invoering van de *Starfighter* veroorzaakte een tweedeling binnen de luchtmacht. De *Starfighter* was "niet bepaald eenvoudig te vliegen", waardoor aspirant-piloten eerst voldoende vliegtijd, vijfhonderd uren, op de *Thunderstreak* moesten hebben gevlogen.[6] Dat wil zeggen dat piloten van de *Starfighter* ruim twee, in de meeste gevallen zelfs drie jaren op de oudere toestellen ervaring opdeden.

Omdat de *Thunderstreaks* en de *Hunters* hadden moeten worden vervangen door de - van de Verenigde Staten nimmer verkregen - extra *Starfighters* diende zich al meteen bij de invoering van de eerste *Starfighters* de noodzaak tot aanschaf van opvolgers van de resterende oudere toestellen aan. Maar daar was geen geld voor. De luchtmacht vertilde zich in financieel opzicht lelijk aan de gelijktijdige aanschaf van de *Starfighter* en de *Hawk*-raketten. De uitgaven voor deze projecten piekten in de jaren 1964 en 1965, toen de uitgaven respectievelijk een derde en een kwart van de luchtmachtbegroting bedroegen. Zo ontstonden "betalingsmoeilijkheden" bij de luchtmacht die uitmondden in "een zorgelijke situatie, die redelijkerwijs aan niemand kon worden verweten."[7]

De omvang van de benodigde financiële ruimte voor de aanschaf van nieuwe vliegtuigen werd in de eerste helft van 1965 voor het eerst besproken. Daarbij werd ervan uitgegaan dat in de periode tussen 1969 en 1973 zo'n 600 miljoen gulden voor de aanschaf beschikbaar zouden zijn. De vervanging van de oudere vliegtuigen – eerder voorzien voor de jaren 1962-1964 - werd verschoven naar het eind van de jaren zestig. Dat leidde tot een noodgreep bij de twee squadrons tactische aanvalsvliegtuigen die met *Thunderstreaks* waren uitgerust. De sterkte van deze squadrons werd op peil gehouden door nog bij het conversiesquadron aanwezige *Thunderstreaks* aan deze squadrons toe te voegen. Omdat de laatste verkenningsvliegtuigen van dit type in november 1963 aan de Turkse luchtmacht waren overgedragen, werd het verkenningssquadron met *Starfighters* uitgerust.

4.1.2. De strategie van het aangepaste antwoord

Deze veranderingen en verschuivingen voltrokken zich tegen de achtergrond van de groeiende noodzaak in de strijdkrachten van de *NAVO* te beschikken over een "getrapte deterrent". Al in 1964 concludeerde minister van Defensie De Jong dat "een veel genuanceerder strategie dan die welke gebaseerd is op de theorie van het schild en het zwaard" nodig was.[8] De strategie van de 'massive retaliation' was "minder bruikbaar" en "minder geloofwaardig" geworden. Daardoor steeg de kans dat een aaneenschakeling van kleinere gevallen van agressie – elk te gering om daarvoor naar de inzet van nucleaire wapens te grijpen – uiteindelijk de conventioneel niet tegen het Warschaupact opgewassen *NAVO*-bondgenoten toch fataal zou worden. Om dat tegen te

gaan moest de mogelijkheid bestaan om tegenacties te ondernemen "welke in grote [sic!] en aard aangepast zullen zijn aan de omvang van de agressie en zo evolueert, als het ware de conceptie van 'schild en zwaard' tot een van 'flexible response' en 'graduate deterrent'."

De consequenties van deze strategische verandering leken op het eerste gezicht niet ingrijpend: "de conventionele strijdkrachten van de alliantie zullen in hogergeschetste opvatting enigermate moeten worden versterkt, teneinde de beslissing tot inzetten van de strategische kernmacht zolang mogelijk uit te kunnen stellen."

De overgang naar een nieuwe strategie zou dan ook gepaard gaan met aanpassing en vernieuwing van de Nederlandse strijdkrachten, met name de luchtstrijdkrachten die nu eenmaal niet vast zaten aan langlopende plannen. In de woorden van minister De Jong in 1964: "Waar de zee- en landstrijdkrachten hun weg globaal zien uitgestippeld, heerst bij de luchtstrijdkrachten onzekerheid […]".

Deze onzekerheid werd aangewakkerd door van tijd tot tijd doorsijpelende berichten over technische gebreken, die bij de verouderde *Thunderstreaks* werden geconstateerd.[9] Het doek voor deze oudere toestellen viel toen de Amerikaanse luchtmacht besloot tot uitfasering van deze vliegtuigen. De productie van reservedelen zou worden gestaakt. Begin 1965 vaardigde de *NAVO* de richtlijn uit dat om redenen van operationele veroudering de *Thunderstreak* omstreeks 1970 moest worden vervangen.

In het kielzog van de vervanging van de *Thunderstreaks* kwamen de *Lockheed T-33A* lesvliegtuigen ook voor vervanging in aanmerking. Voorzien werd dat dit vliegtuig aan het begin van de jaren zeventig steeds grotere onderhoudstechnische problemen met zich zou meebrengen. Uiterlijk in 1974 moest de vervanging van de *Lockheed T-33A* haar beslag krijgen. Binnen de Koninklijke luchtmacht werd uitgegaan van een gecombineerde vervanging van beide vliegtuigtypes. Beide moesten worden vervangen in dezelfde tijdsperiode: eind jaren zestig, begin jaren zeventig.

4.2 1965

In het voorjaar van 1965 trad een nieuw kabinet van de confessionele partijen en de Partij van de Arbeid aan. Het kabinet-Marijnen, waarin de confessionele partijen met de VVD vertegenwoordigd waren, struikelde op 26 februari 1965 over de toelating van nieuwe zendgemachtigden tot het Nederlandse omroepbestel.[10] Na de op 14 april 1965 afgeronde formatie van het kabinet Cals/Vondeling duurde het geruime tijd voordat naast minister van Defensie Piet de Jong drie staatssecretarissen aantraden. De Jong wilde 'vakmensen' als collega-bewindspersonen. Naast Van Es, die in het kabinet-Marijnen staatssecretaris was voor de marine, kon op 13 mei 1965 de plaatsvervangend secretaris-generaal van de landmacht Gerard Peijnenburg tot staatssecretaris voor de landmacht worden benoemd. De zoektocht naar een staatssecretaris voor de luchtmacht had meer voeten in de aarde. Pas op 12 juli 1965, drie maanden na het aantreden van het kabinet, kon de even daarvoor tot de KVP toegetreden luchtmachtkolonel en oud-verzetsman J.J.M. ('Peter Zuid') Borghouts tot staatssecretaris worden benoemd.

De komst van het nieuwe kabinet viel samen met het maken van nieuwe plannen voor de Koninklijke luchtmacht. Het ging hierbij om de plannen voor de komende tien jaar, de jaarlijkse bijstelling van het 'Opbouwplan', waarin de benodigde wapensystemen, de ondersteunende middelen en het daarbij horende tijdschema van invoering waren opgenomen. In het 'Opbouwplan' werden ook de exploitatiekosten en investeringen geschat. Aan de hand daarvan kon een jaarlijks bij te stellen prognose voor het opzetten van nieuwe projecten worden gedaan.

Dat gold dus ook voor de vervanging van de *Thunderstreak*, voor de vervanging van de *Lockheed T-33A* en voor het op sterkte houden van de al met *Starfighter* uitgeruste squadrons. Om dit driespoor zonder onoverkomelijke problemen te volgen werden vier "geheel afzonderlijke plannen in detail uitgewerkt."[11]

Het eerste plan, algehele standaardisatie op de *Starfighter*, hield in dat de lucht-verdedigingssquadrons – die overigens al met de *Starfighters* waren uitgerust – de beschikking zouden krijgen over nieuwe *Starfighters*. De bij deze squadrons ingedeelde toestellen zouden doorschuiven naar squadrons waar de *Thunderstreak* moest worden vervangen. De *Lockheed T-33A* toestellen zouden voor een deel worden vervangen door de trainer-versie van de *Starfighter*, de *TF-104G*. Een ander deel zou door een ander type toestel moeten worden vervangen, waardoor van volledige standaardisatie dus in feite geen sprake zou zijn.

Dit plan kende onoverkomelijke operationele en financiële bezwaren. Vanwege de moeilijkheidsgraad van het vliegen met de *Starfighter* zou een aanzienlijk beslag moeten worden gelegd op voor opleiding benodigde vlieguren van de *Starfighters*. Daar lag het eerste bezwaar. Het tweede bezwaar betrof de te verwachten gevolgen van een abrupte, volledige overgang op de *Starfighter*. Hierbij dacht de luchtmacht aan "vermindering van vliegveiligheid als gevolg van de resulterende verlaging van het ervaringsniveau van *Starfighter*-vliegers."[12] Hier drong zich een parallel met de Duitse ervaringen op. Daar had de snelle invoering van de *Starfighter* mede in combinatie met de onervarenheid van de piloten gezorgd voor een groot aantal dodelijke ongevallen.[13] Of, zoals staatssecretaris Borghouts dat formuleerde, er bestond wel begrip voor pleidooien om modernere versies van de *Starfighter* aan te schaffen, "doch de Koninklijke luchtmacht heeft weinig aan vliegtuigen wanneer niet voldoende, capabele vliegers beschikbaar zijn om het bedoelde vliegtuig te vliegen."[14]

Een derde bezwaar betrof de mismatch tussen de hoge aanschaf- en exploitatiekosten van de *Starfighter* en de relatief ongecompliceerde aan de opvolger van de *Thunderstreaks* en *Lockheed T-33A* toe te bedelen taken. Met het plan was 808 miljoen gulden gemoeid. Dat bedrag lag ver boven de financiële mogelijkheden van de Koninklijke luchtmacht.
Een bijkomend, vierde bezwaar was dat de *Starfighter* niet alleen te duur, maar ook minder geschikt was om de lichtere taken van de *Thunderstreak* en de *Lockheed T-33A* uit te voeren.

De *Thunderstreak* zou in het tweede plan door de nieuwe *F-104H*, een eenvoudiger uitvoering van de *Starfighter*, worden vervangen, de *Lockheed T-33A* door een ander (les)vliegtuig. De kosten van dit plan, naar schatting 693 miljoen gulden, pasten ook niet in de ramingen.
Het derde plan betrof "een standaardisatie van gevechts- en opleidingsvliegtuigen te bereiken met twee typen, namelijk: de *Starfighter* en daarnaast een minder 'sophisticated' type".[15] Dit minder geavanceerde toestel zou de verkennersversie van de *Starfighter*, de *RF-104G*, alsmede de *Thunderstreak* en de *Lockheed T-33A* vervangen. De *Starfighter RF-104G* toestellen zouden worden herverdeeld over de met *Starfighters* uitgeruste squadrons, de verouderde vliegtuigen zouden aan de Verenigde Staten worden teruggegeven.

Acht verschillende minder 'sophisticated' types kwamen als vervanger in aanmerking. Twee Franse toestellen: de *Mirage V*, een eenvoudiger uitvoering van de *Mirage III*, en de nog te ontwikkelen *Bréguet-121*, die enkele jaren later zijn entree zou maken in een coproductie met British Aircraft Corporation als de *Jaguar*. Verder een Duits ontwerp, de *AJ-7*, dat niet verder dan de tekentafel is gekomen. De vierde kandidaat was de Italiaanse *Fiat G-91Y*, een twee-motorige versie van de *G-91*. Tenslotte vier Amerikaanse toestellen: de *Lockheed CL-984*, een eenvoudige versie van de *Starfighter*, de *Douglas A-4 Skyhawk*, de in ontwikkeling verkerende *Ling-Temco-Vought A-7* en de *Northrop F-5*, waarvan een eerdere versie, de *N-156*, bij de Nederlandse keuze voor de *Starfighter* het onderspit had moeten delven.

Deze toestellen moesten worden beoordeeld aan de hand van de volgende uitgangspunten:

1. de opvolger van de *F-84F* zou een technisch niet zeer gecompliceerd toestel moeten zijn, dat eenvoudig kon worden onderhouden. Van het toestel zou een tweezitterversie moeten bestaan die als opvolger van de *T-33A* zou dienen;
2. het nieuwe toestel zou primair aanvalstaken met conventionele wapens en bewapening moeten uitvoeren, secundair met nucleaire wapens. De conventionele aanvalstaken betroffen luchtsteun aan grondstrijdkrachten;
3. uitgaande van een vanaf 1966 beschikbaar budget van 600 miljoen gulden, uit te smeren over acht jaren, moesten 75 betrekkelijk eenvoudige toestellen als opvolger van de *F-84F* en dertig ter vervanging van de *T-33A* worden aangeschaft;
4. de keuze zou worden gemaakt in overleg met de Belgische luchtmacht.

Aan de hand van deze uitgangspunten werden de in eerste aanleg in aanmerking komende mogelijke vervangers geëvalueerd. Dat gebeurde aan de hand van 'stafeisen', die alleen bij de luchtmacht bekend waren. Binnen de luchtmacht was de rol van de directie materieel allesoverheersend. Deze directie stelde zich op het standpunt dat "de verwerving van een vliegtuig, afgezien van het principebesluit om tot vervanging over te gaan en het opstellen van de stafeisen, uitsluitend een zaak is van het DMLu [de directie materieel van de luchtmacht] zelf."[16]

Maar nog voordat de stafeisen in november 1965 waren vastgesteld, verraadde de luchtmachttop haar voorkeur. Op 20 september 1965 deelde de chef van de luchtmachtstaf, luitenant-generaal Bertie Wolff aan Frits Diepen, directeur van Fokker, mee dat praktisch nu wel besloten was dat de *Northrop 5A* en *B* zou worden gekozen, ervan uitgaande dat drie problemen konden worden opgelost. Dat zag generaal Wolff overigens niet somber in, zo legde Diepen in een de volgende dag opgesteld verslag van dat gesprek vast.[17] Het betrof het verkrijgen van een 'clearance' van de Amerikaanse luchtmacht voor het uitrusten van de *F-5* met nucleaire wapens, de materiaalsterkte van de *F-5* en de prijs en andere commerciële aspecten van een eventuele aanschaf. Van zijn kant vertelde Diepen generaal Wolff dat Northrop op het punt stond twintig procent van de Fokker-aandelen te verwerven. Eerder, in mei 1965, was Northrop op de hoogte van de aan het nieuwe vliegtuig te stellen operationele eisen van de luchtmacht. Dat bleek later uit het onderzoek van een parlementaire commissie die de aanschaf van de *F-5* onderzocht. Hoe Northrop dit te weten kwam, behoort tot de best bewaarde en langst gekoesterde geheimen in politiek Den Haag.

Vermoedelijk hoefde Northrop niet veel moeite te doen om deze informatie te achterhalen. De chef van de luchtmachtstaf stak in de Luchtmachtraad – en ook daarbuiten - zijn voorkeur voor de *F-5* niet onder stoelen of banken, hoewel de uitkomst van het onderzoek naar het beste vliegtuig nog in volle gang, en in beginsel dus nog onzeker was.[18] Begin november 1965 vertrok een delegatie naar Canada voor "een nadere evaluatie van de [*F-5*] ter plaatse": een piloot, twee medewerkers van de directie materieel van de luchtmacht en een medewerker van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium.[19] Deze nadere bestudering betrof het door generaal Wolff in zijn gesprek met Fokker genoemde probleem van de sterkte van het toestel. Op 18 november 1965 berichtte generaal Wolff minister De Jong en staatssecretaris Borghouts over "problemen verbonden aan de Northrop *F-5A*".

Wolff zelf hield rekening met "een mogelijk ongunstige uitslag". Bovendien leken de kansen van de *A-4* te keren. Gebleken was dat dit toestel wel, en de *F-5* nog niet, over een nucleaire capaciteit beschikte. Daar kwam nog bij dat de *A-7* in tegenstelling tot eerdere berichten in 1969 "en mogelijk zelfs 1968" beschikbaar zou komen: "dit type is derhalve wederom door mij in studie genomen, temeer daar de thans verkregen inlichtingen aangeven dat de *A-7* als het ware ontworpen is voor de door de Belgisch-Nederlandse studiecommissie gestelde eisen aan de opvolger van de *F-84F*."[20] Tenslotte was van Lockheed een nieuw voorstel ontvangen voor de

CL-984, de eenvoudige versie van de *Starfighter*. Wolff hield tegen de achtergrond van deze ontwikkelingen zijn kruit droog: "een gemotiveerd voorstel" kon pas begin 1966 worden verwacht.[21]

Vijf toestellen voldeden in meer of mindere mate aan de tien eisen die de Koninklijke luchtmacht stelde bij de aanschaf van het nieuwe toestel. De *G-91* en *AJ-7* schoten wat actieradius betreft tekort. Het nieuwe vliegtuig zou bovendien in 1969 beschikbaar moeten zijn. Dat betekende dat de *Bréguet-121*, die in het beginstadium van zijn ontwikkeling verkeerde, afviel. Een andere eis was dat een aan de eenzitter identieke tweezitterversie beschikbaar moest zijn. Daaraan voldeden alleen de *F-5*, de *CL-984*, "mogelijke versies van de *F-104*", de *A-7* en de *A-4*.[22] De *Mirage V* voldeed ruim, volgens de luchtmacht veel te ruim aan de eisen en was naar de mening van de luchtmacht dus niet geschikt als opvolger van de Lockheed *T-33A*. Het Franse toestel werd als opvolger van de *Thunderstreak* in het geheel niet genoemd. De *F-5* beschikte over twee motoren, wat als een voordeel werd gezien. Daar stond tegenover dat vijftien ingrijpende modificaties van de *F-5* nodig waren om geheel te voldoen aan de stafeisen van de Koninklijke luchtmacht.[23]

4.3 1966

De besluitvorming over de aanschaf van de *F-5* kan niet los worden gezien van drie belangrijke discussies. De eerste, hiervoor al aangestipte discussie ging over de rol en betekenis van de inzet van nucleaire wapens in de strategie van de NAVO, de tweede discussie ging over de keuze voor een beperkt aantal hooggekwalificeerde toestellen versus de aanschaf van een groter aantal minder geavanceerde vliegtuigen. En tenslotte het derde belangrijke discussiepunt: de luchtmacht met relatief veel 'highly sophisticated' vliegtuigen beschikte niet over voldoende gekwalificeerde piloten. De luchtmacht zag in de aanschaf van een relatief groter aantal, minder geavanceerde, vliegtuigen een belangrijk voordeel: "een gunstige verdeling tussen nodige hoog geschoolde (*Starfighter*) en minder hoog geschoolde vliegers in het luchtmacht-vliegerkorps (verhouding 4:3) en daardoor een betere selectiemogelijkheid voor vliegers gedurende de opleiding en verdere vliegcarrière."[24] Als alleen de *Thunderstreak* door een minder geavanceerd vliegtuig zou worden vervangen (en dus niet door de *Starfighter*), dan zou deze verhouding ongunstiger (5:2) worden.

De *F-5* gold als een 'lightweight' (met een derde van het gewicht van de *F-4*), makkelijk te vliegen en eenvoudig te onderhouden gevechtsvliegtuig. De ontwikkeling van de *F-5* begon al in 1954. De eerste vlucht van het oertype van de *F-5* was in juli 1959. Drie jaar later koos het Pentagon de *F-5* uit als gevechtsvliegtuig voor het *Military Assistance Program* en in 1965 werden in het kader van dat hulpprogramma de eerste *F-5* toestellen aan Iran geleverd.

Deze weliswaar eenvoudige, maar tegelijkertijd ook aantrekkelijke voordelen van de *F-5* wierpen een forse barrière op die andere toestellen dan de *F-5* bij voorbaat kansloos maakten. De wens over grote aantallen relatief eenvoudige vliegtuigen als vervanger van de *Thunderstreak* en *T-33A* te beschikken zette operationeel superieure concurrenten van de *F-5* op een achterstand. Dat gold voor de *A-7*, de *A-4* en in ieder geval de *CL-984*, die in de competitie met de *F-5* achterop raakten.[25] Op 14 december 1965 kondigde de chef van de luchtmachtstaf aan dat hij staatssecretaris Borghouts had verzocht om toestemming voor een vervolgonderzoek naar de *F-5*. Generaal Wolff had dat verzoek aan de staatssecretaris voorgelegd na ruggespraak met prins Bernhard.[26] Een groep van zeven officieren van de luchtmacht werd met het vervolgonderzoek belast, nadat staatssecretaris Borghouts hiermee mondeling had ingestemd. Om het overleg met de Belgische luchtmacht niet te bruskeren, moest ook nog eens naar de *Mirage V* worden gekeken.

Financiële overwegingen waren nog niet aan de orde. Betrokkenheid van andere ministeries of van de luchtvaartindustrie ook niet. Binnen de defensieorganisatie had de luchtmacht vrij spel. De prijs van de toestellen bleef in deze fase van de selectie "bewust buiten beschouwing".[27] Op 8 maart 1966 vond in de Luchtmachtraad de eerste discussie plaats over de financiële mogelijkheden voor de aanschaf van nieuwe vliegtuigen. De luchtmachtleiding verwachtte binnen twee maanden "de keus ter beslissing" aan de politieke leiding van Defensie te kunnen aanbieden. Parallel daaraan zou met de Belgische autoriteiten worden onderhandeld over de aan te schaffen opvolgers van de *T-33* lesvliegtuigen en de financiering daarvan. Een gezamenlijke aanschaf van een nieuw toestel met de Belgische luchtmacht was weliswaar nog wenselijk, maar in de planning van de luchtmacht niet noodzakelijk. In de herfst zouden dan de onderhandelingen over de aanschaf met de desbetreffende vliegtuigfabriek kunnen worden afgerond. Dit krappe tijdschema maakte het nodig bijtijds financiële ruimte te scheppen voor deze aanschaf. Met wat sprokkelwerk was voor 1966 61 miljoen gulden beschikbaar voor de aanschaf. In totaal kon binnen de toen geldende financiële grenzen niet meer dan 507 miljoen gulden voor de aanschaf van nieuwe vliegtuigen worden vrijgemaakt: bijna honderd miljoen gulden te weinig.[28]

Van een afweging waarbij alle aspecten tegelijkertijd werden meegewogen was geen sprake. De luchtmacht had aan de hand van operationele en technische overwegingen haar keuze bepaald en kon daarbij overigens betrekkelijk ongestoord, dat wil zeggen zonder veel bemoeienis van de minister van Defensie en van de Tweede Kamer, haar gang gaan. Pas op 18 oktober 1966 vergaderde de ministerraad voor het eerst over de aanschaf. Kamerleden werden vertrouwelijk in de Staatscommissie voor Defensie voor het eerst op 27 oktober 1966 ingelicht over de stand van zaken bij de aanschaf van de *F-5*.

De leiding van de luchtmacht had zich begin 1966 moeten neerleggen bij het feit dat een eindadvies niet voor 1 juli 1966 kon worden verwacht. De Belgische luchtmacht drong aan op een eerder oordeel, "bij voorkeur vóór de eerstvolgende Belgisch-Nederlandse Ministers-bijeenkomst". Maar dat werd niet waarschijnlijk geacht en stuitte op inhoudelijke én politieke problemen. Minister De Jong had na het overlijden van staatssecretaris Borghouts de luchtmacht onder zijn hoede genomen [zie blz. 62]. Hij voorzag dat het op dat moment demissionaire Belgische kabinet zich niet aan zo'n aanschaf zou kunnen binden. Uitstel tot eind juni, begin juli was geboden.[29]

Dit uitstel was niet zo zeer ingegeven door twijfel of gebrek aan informatie over het vliegtuig dat in aanmerking zou komen om de oudere toestellen te vervangen. De financiële mogelijkheden voor de uitvoering van dit project begonnen aan belang te winnen. Op 8 maart 1966 vroeg de plaatsvervangend secretaris-generaal van Defensie voor de luchtmacht "hoe en wanneer de Staten-Generaal ingelicht zal worden". Naar zijn mening had "de evaluatie het eindstadium nagenoeg bereikt."[30] Desgevraagd liet de chef luchtmachtstaf weten dat hij aan de minister van Defensie eind mei 1966 een afgerond advies zou kunnen voorleggen. Minister De Jong voelde er echter niets voor om een aanvullende begroting aan de Tweede Kamer voor te leggen. Op die manier raakten "belangrijke gegevens te vroeg" bekend bij de op de Nederlandse vliegtuigorder azende vliegtuigfabrieken. Met de grootst mogelijke moeite slaagde de chef luchtmachtstaf erin om de minister van Defensie zover te krijgen dat de voorbereidingen voor zo'n aanvullende begroting ter hand konden worden genomen. Schoorvoetend stemde minister De Jong daarmee in, al bedong hij wel "op korte termijn de commerciële onderhandelingen [te] beginnen met tenminste een tweetal in aanmerking komende bedrijven."

Aan de producenten van de overgebleven vliegtuigtypes werden eind mei 1966 elk vier offertes gevraagd:

1. de aankoop van 221 toestellen (de gezamenlijke Nederlands-Belgische behoefte);

2. de aankoop van 105 vliegtuigen (de Nederlandse behoefte, het zogeheten 'solo-programma');
3. de licentievoorwaarden voor de productie van 221 toestellen in België en Nederland, waarbij wat de *F-5* betreft ook nog sprake was van een ontwikkelingscontract voor de vijftien nodig geoordeelde modificaties en een aanschafcontract voor die onderdelen die niet in licentie zouden worden vervaardigd;
4. de licentievoorwaarden voor de productie van 105 toestellen in Nederland, een ontwikkelingscontract voor de modificaties en een aanschafcontract voor de niet in licentie te produceren onderdelen. Bij deze offerteaanvraag moet worden aangetekend dat voor een rendabele licentieproductie een aanschaf van ongeveer 150 à 200 nodig was.

.
Zou gekozen worden voor licentiebouw, dan zouden – zo was de beginselafspraak tussen België en Nederland - bij Fokker de vliegtuigen, bij FN de motoren worden gebouwd. Als Nederland 105 toestellen zou aankopen, dan lag – zo werd aangenomen – niet meer dan de eindassemblage in het verschiet.

In de loop van 1966 werden de zorgen over de Belgische bereidheid om samen met Nederland tot aanschaf over te gaan steeds groter. Minister De Jong stelde "terloops de kwestie van de vervanging" aan de orde tijdens een bezoek van de Belgische minister van Landsverdediging aan Den Haag op 2 mei 1966. "De indruk werd gegeven dat het project hoge prioriteit heeft", aldus De Jong.[31] Enkele dagen later kwam uit Brussel het bericht dat een op 2 juni voorziene bijeenkomst van de Nederlandse en Belgische ministers over de vervanging moest worden uitgesteld.

Nog donkerder wolken pakten zich samen aan de toch al zo sombere luchtmachthemel. Eerst was het de bedoeling om de aanschaf zo uit te voeren, dat de laatste toestellen in 1972 werden afgeleverd en zouden worden betaald. Maar daarvoor kwam, zo waarschuwde de chef van de luchtmachtstaf in de Luchtmachtraad op 1 juni 1966, de luchtmacht geld tekort. Dat gold in ieder geval als de luchtmacht voor het duurste toestel zou kiezen. Minister De Jong ging nog een stapje verder. Hij hield er rekening mee dat tot in het najaar van 1966 onzekerheid zou blijven bestaan over de hoogte van de defensieuitgaven in de komende jaren. Een definitief besluit over de aanschaf moest wachten op nader advies van financiële deskundigen. Indiening van een aanvullende begroting voor de aanschaf achtte De Jong niet mogelijk vóór augustus of zelfs september 1966.[32]

De inhoudelijke voorbereidingen voor een besluit over aanschaf gingen gewoon door. Op 17 juni 1966 legde luitenant-generaal Bertie Wolff de "Operationele en technische evaluatierapporten betreffende de als opvolger *F-84F* en *T-33* in aanmerking komende vliegtuigtypes" voor aan minister De Jong. Later die maand, zo kondigde Wolff aan, zou de minister nog "een voorstel betreffende de uiteindelijke keuze van de opvolgers" bereiken.[33]

Een complicatie was dat bij de formatie van het kabinet-Marijnen geen meerjarige afspraken over de omvang van de defensieuitgaven waren gemaakt. Voor 1964 gold een begrotingsomvang van 2330 miljoen gulden. Voor 1965 werd uitgegaan van het voor 1964 afgesproken bedrag plus een deel van de jaarlijkse toename van de overheidsuitgaven. Het aandeel van Defensie in de totale overheidsuitgaven bedroeg in 1964 twintig procent. Het aan Defensie toevallende deel van de jaarlijkse toename, het 'accrès', werd berekend op 92 miljoen gulden. De jaarlijkse stijging van de overheidsuitgaven was echter meer dan 460 miljoen gulden, zodat het defensieaandeel in de overheidsuitgaven snel begon te slinken.

Financieel gezien verliep de besluitvorming over projecten als de aanschaf van een nieuw vliegtuig op de tast. Deels kwam dit voort uit de gevolgde procedure. Voorrang kregen

operationele en technische overwegingen. Pas aan het einde van de evaluatie- en besluitvormingsprocedure, in juni 1966, was bekend wat de kosten van aanschaf zouden zijn in het geval van een rechtstreekse aankoop. De onzekerheid over een gezamenlijk Nederlands-Belgische aanschaf dan wel over een solo-aankoop door Nederland bemoeilijkte het keuzeproces.

Schema 4.1 kosten aanschaf nieuw vliegtuig (bedragen in miljoenen gulden)

	A-4	*F-5*	*Mirage*
Gezamenlijk programma	536	530	560
Nederlands programma	580	615	700

Met deze cijfers in de hand boog de Luchtmachtraad op 20 juni 1966 zich over het evaluatierapport, dat aan de hand van de voor de luchtmacht belangrijkste parameters de volgende conclusie bevatte:

> "De behoefte aan een opvolger van de *T-33A, F-84F* en *RF-104G* voor de Koninklijke Luchtmacht zoals die in de stafeisen en het zogenaamde Plan C III is geformuleerd, kan op de beste wijze worden gedekt door de (aan de specifieke Klu-behoefte aangepaste) gewijzigde versies van de Northrop *F-5A* en *F-5B*, waarbij ervan wordt uitgegaan dat de verkenningsversie zal worden uitgerust met een zogenaamde verkenningsgondel."[34]

In dit evaluatierapport werd de vervanging van de *F-84F* en *T-33* eerst en vooral bezien "op zuiver operationele gronden". De rangorde van de mogelijke vervangers was daarbij: *A-7, F-5, Mirage, A-4* en *CL-984*. Voor de *T-33* was de volgorde: *F-5B, TA-4, Mirage, TA-7* en *TF-104G*. Daarna en daarnaast bracht de luchtmacht de gevolgen van invoering van de verschillende mogelijke opvolgers in beeld, "waarbij uiteraard de financiële aspecten niet uit het oog mogen worden verloren."[35]

De volgende toetssteen was de mate van standaardisatie. Op het moment dat het nieuwe toestel in de operationele sterkte van de luchtmacht zou zijn opgenomen, zou de luchtmacht beschikken over "in totaal 72 (zeer geavanceerde) *Starfighters*." De luchtmacht wilde daarnaast dus nieuwe vliegtuigen aanschaffen. "Uit het oogpunt van standaardisatie is het derhalve duidelijk dat het aanbeveling verdient om de vervanger van de *F-84F/RF-104G* te laten aansluiten bij de reeds bestaande *Starfighter*-squadrons of bij de met nieuw materieel uit te rusten opleidingseenheden."

Uitgaande van het belang van standaardisatie deden zich twee mogelijkheden voor:

- vervanging van de *Thunderstreak*, de *Starfighter RF-104G* en een deel van de *T-33* door de *Starfighter TF-104G* en *CL-984* en vervanging van de resterende *T-33* toestellen door de *F-5B*;
- vervanging van de *Thunderstreak* en de *Starfighter RF-104G* door de *F-5*, de *Mirage* of *A-4* en vervanging van de *T-33* door de respectieve tweepersoonsversies.

Vervolgens kwamen in de toen gemaakte afweging de personele gevolgen aan bod. Voor de vliegers moest de ervaringsopbouw zo geleidelijk mogelijk zijn: "Een groot verschil in prestaties en vliegeigenschappen tussen twee opeenvolgende (opleidings-)vliegtuigen zal namelijk ongetwijfeld leiden tot een verhoogd uitvalpercentage van leerling-vliegers." In dit opzicht sprong de *Mirage* er in ongunstige zin uit. Dat gold ook als technische aspecten bij de keuze in ogenschouw zouden worden genomen. De aanschaf van de *Mirage* en de *CL984* waren "in dit verband derhalve minder aantrekkelijk."

In logistiek opzicht scoorde de *CL-984* ook niet goed. De *Mirage* werd wat de logistieke ondersteuning betreft niet beoordeeld "omdat dit toestel eerst in een zeer laat stadium van de evaluatie in beschouwing is genomen."

Een ander criterium waren de modificaties van de toestellen om deze te laten voldoen aan de door de luchtmacht gestelde eisen. De *A-4* en de *F-5* scoorden wat dit betreft slecht. Alleen de *A-7* en (op papier) de *CL-984* voldeden aan de Nederlandse wensen.

De volgende schakel in het keuzeproces was het onderhoud. Het aantal geschatte onderhoudsuren per vlieguur was als volgt:

Schema 4.2 Onderhoudsuren per vlieguur

Type	*A-7*	*F-5*	*Mirage*	*A-4*	*CL984*
Aantal uren	14,8	13	15	16,6	18

Hierbij moet de kanttekening worden geplaatst dat de technische documentatie van elk toestel een extra factor van belang was. In dat opzicht waren de *Mirage* en de *A-4* in het nadeel. De *Mirage* omdat het Franse documentatiesysteem afweek van de op de Amerikaanse luchtmacht geënte systematiek van de Koninklijke luchtmacht. De *A-4*, omdat dit Amerikaanse toestel alleen bij de Amerikaanse marine in dienst was en dus op dit punt ook afweek van het luchtmachtsysteem.

Het sluitstuk van de afweging waren de financiële aspecten. Aan de mogelijke betrokkenheid van de Nederlandse luchtvaartindustrie werd geen woord vuil gemaakt. Voor geen enkel vliegtuig was voldoende financiële ruimte in de begroting en meerjarenplannen, als de vervanging tot en met 1972 zou geschieden. Als de vervanging over een langere periode, tot en met 1973, zou worden uitgesmeerd, kwamen twee mogelijkheden in aanmerking:

- de combinatie *F-5A* en *F-5B*;
- de combinatie *A-4* en *TA-4*.

De *A-7* viel als opvolger af, omdat de trainerversie niet tot standaardisatie zou leiden en een relatief dure aanschaf zou betekenen. De *A-4* had als nadeel een relatief oud ontwerp. Wat standaardisatie betreft werd gemeld dat de *A-4* bij geen enkel ander West-Europese luchtmacht dienst deed. De *F-5* gooide wat dat betreft hogere ogen. Noorwegen, Griekenland en Turkije beschikten reeds over de *F-5*. Standaardisatie was dus "tot op zekere hoogte mogelijk". Andere dan de operationele overwegingen speelden overigens geen rol bij de formulering van de eindconclusie: de *F-5* werd aanbevolen.

Deze voorkeur werd in een politiek vacuüm uitgesproken. Kort na zijn aantreden werd staatssecretaris Borghouts ernstig ziek. Hij overleed op 5 februari 1966, waarna het vier maanden duurde, tot 22 juni 1966, voordat de partijloze Heije Schaper, oud-chef van de luchtmachtstaf, deze vacature ging vervullen. Deze nam bij zijn aantreden kennis van de voorkeur van de luchtmacht voor de *F-5*. Hij kon zich daar na bestudering van de stukken volledig achter scharen, hoewel het formele besluit op dat moment nog niet was gevallen. Wanneer dat besluit is gevallen en door wie deze keuze is gemaakt, kon "ondanks voortdurende naspeuring op dit punt" overigens niet worden achterhaald.[36]

Kort na het aantreden van de nieuwe staatssecretaris Schaper meldde de plaatsvervangend secretaris-generaal van de luchtmacht dat voor het begrotingsjaar 1966 65 miljoen gulden, wellicht zelfs 77 miljoen gulden, voor de aanschaf van een nieuw vliegtuig kon worden vrijgemaakt. In het begrotingsjaar 1967 werd rekening gehouden met 63 miljoen gulden. Als het bij deze vrij beperkte bedragen in de aanloopjaren van het project zou blijven, dan zou de

volledige financiering van het vervangingsproject moeten worden uitgesmeerd tot en met 1971. “Wat doen we nu?”, schreef de chef van de luchtmachtstaf veelbetekenend in de kantlijn van de boodschap van de plaatsvervangend secretaris-generaal.[37]

Het antwoord op die vraag kwam diezelfde dag aan de orde in Brussel in een gesprek tussen de Belgische minister van Landsverdediging Charles Poswick en zijn Nederlandse collega, minister van Defensie Piet de Jong. De dag ervoor had Dassault zowel Nederland als België met nieuwe voorstellen benaderd. Voor Nederland ging het onder andere over de koop van acht tot tien *F-27* Fokkervliegtuigen voor de Franse PTT. Het nieuwe Franse voorstel maakte overleg in de ministerraad nodig. Bovendien konden de beide ministers het op twee punten niet eens worden. Over de specifieke uitrusting van het vliegtuig en over de precieze verdeling van de (licentie)productie kon geen volledige overeenstemming worden bereikt. Daarnaast achtte de Belgische regering het om binnenlands-politieke redenen niet gewenst om op dat moment de keuze publiekelijk te laten vallen op de Amerikaanse Northrop *F-5*. Besloten werd de keuze pas in september 1966 bekend te maken. Het bleek een niet erg gelukkig besluit, waarover in de biografie van minister (en later minister-president) Piet de Jong met geen woord wordt gerept.[38]

De weifelende Belgische houding ontaardde in steeds vervelender complicaties. Zou de Belgische aanschaf van de *F-5* niet doorgaan, dan dreigde de licentieproductie als optie weg te vallen. De luchtmacht zocht dan ook naarstig naar een nieuwe partner. De nood was zo hoog gestegen dat de belangstelling van het neutrale Oostenrijk voor aanschaf van de *F-5* als een belangrijk wapenfeit aan de minister werd gemeld. Desnoods, zo luidde het credo van de luchtmacht, moest bezien worden of licentie-productie in Europa voor uitsluitend de Nederlandse aanschaf haalbaar was. Minister De Jong plaatste daar overigens grote vraagtekens bij.[39]

Bij de Nederlandse luchtmacht liet de ministeriële bijeenkomst in Brussel diepe sporen na. De offertes met de daarin vastgelegde prijzen en afleveringsschema’s waren geldig tot en met 31 juli 1966. Wilde het oorspronkelijke vervangingsschema niet in het gedrang komen, dan was het nodig op korte termijn uitsluitsel over de Belgische plannen te krijgen. Het communiqué van de ministeriële bijeenkomst bood daarvoor te weinig houvast. De wenselijkheid van een gezamenlijke aanschaf werd in dat communiqué weliswaar genoemd, maar de keuze voor een bepaald toestel werd in het midden gelaten.

Om uit deze impasse te geraken stelde de directeur materieel van de luchtmacht op 6 juli 1966 in de Luchtmachtraad voor om in overleg met de Belgische luchtmacht het communiqué in een aanvullend bericht te wijzigen. Daarin zou moeten worden vermeld dat de chefs van de luchtmachtstaven van de beide landen de *F-5* hadden aanbevolen en dat om een definitief besluit mogelijk te maken naast de operationele en technische aspecten ook de economische en financiële overwegingen bij de besluitvorming moesten worden betrokken. Op 29 juni 1966 verzocht de luchtmacht Northrop om verlenging van de offertes.

Tot een onderonsje tussen de twee luchtmachten kwam het niet. Aanvankelijk lukte het niet om het contact met de Belgische luchtmacht tot stand te brengen. De Belgische counterpart van de directeur materieel van de Nederlandse luchtmacht ontweek contact met zijn Nederlandse collega. Hij was eerst met vakantie, vervolgens onbereikbaar en uiteindelijk moest worden geconstateerd dat "weinig of geen vorderingen zijn gemaakt."[40]

Bij staatssecretaris Schaper nam de twijfel voor de Belgische intenties met betrekking tot een gezamenlijke aanschaf toe. De luchtmacht zocht daarom in contacten met andere landen naar nieuwe partners. In augustus 1966 werd met vertegenwoordigers van het Canadese ministerie van Defensie gesproken over de mogelijkheid van een gezamenlijk aanschafproject. Tegelijkertijd deed zich een opmerkelijke ontwikkeling voor. De producent van de *A-7*

verlaagde de prijs van het vliegtuig als gevolg van een grote bestelling van het Amerikaanse ministerie van Defensie. Tot onderhandelingen kwam het echter niet, omdat staatssecretaris Schaper eerst het standpunt van de Belgen wilde vernemen. Dit overleg verliep niet hoopvol: "Dit wordt voor een groot deel geweten aan de vacanties van verschillende Belgische staffunctionarissen."[41] De chef van de luchtmachtstaf wilde "andere mogelijkheden in beschouwing nemen": een Nederlandse 'Alleingang'. Hij kreeg daarvoor de steun van staatssecretaris Schaper.

Binnen de luchtmacht werd de koers verlegd. Twee deelplannen voor een solo-aanschaf werden uitgewerkt. Het eerste deelplan hield de aanschaf in van 51 *F-5A* (eenzitters) en 26 *F-5B* (tweezitters) als vervangers van de *F-84F* en *T-33A*. Voor het op sterkte houden van de *Starfighter*-squadrons werd gedacht aan de aanschaf van twintig *Starfighters* en tien *TF-104G* toestellen. Dit plan zou 545 miljoen gulden kosten aan aanschaf en de jaarlijkse exploitatiekosten zouden 183 miljoen gulden bedragen. Het tweede deelplan, “Plan C III”, betrof de aanschaf van 75 *F-5A* en dertig *F-5B* toestellen. Een aantal eenzitters zou worden gebruikt om het *Starfighter*-verkenningssquadron te vervangen. De vrijkomende *Starfighters* zouden worden verdeeld over de verschillende squadrons. De kosten werden geschat op 529 miljoen gulden voor de aanschaf en voor de jaarlijkse exploitatiekosten werd uitgegaan van 172 miljoen gulden.

Northrop liet op 19 augustus weten dat de op 31 juli verlopen offertes voor de licentiebouw tot 31 december 1966 konden worden verlengd. Over de twee andere offertes (voor rechtstreekse aanschaf onder het beding van compensatie) repte de Amerikaanse vliegtuigfabrikant met geen woord. Maar ook dit uitstel was niet voldoende om de knoop rond de aanschaf van de *F-5* door te hakken. Op 25 oktober 1966 had de Belgische minister van Landsverdediging, Charles Poswick, minister De Jong verteld dat de tijd nog steeds niet rijp was om akkoord te gaan met een Belgisch-Nederlandse keuze voor de *F-5*. Hij verzocht opnieuw om uitstel. Dit keer tot uiterlijk 15 februari 1967.[42] Bovendien kwam Poswick met nieuwe, voor Nederland ongunstige voorstellen voor de verdeling van de licentiebouw. Naast de motor wilde België een eigen productielijn voor het ‘airframe’. Minister De Jong zat in een lastig parket. Hij sprak zijn Belgische collega elf dagen na de ‘Nacht van Schmelzer’. Het kabinet Cals/Vondeling was op 14 oktober 1966 demissionair geworden.

Om de periode tot de vervroegde Tweede Kamerverkiezingen op 5 april 1967 te overbruggen was een kabinet onder leiding van minister-president en tevens minister van Financiën Jelle Zijlstra gevormd. Dit overgangskabinet, met op het ministerie van Defensie een ongewijzigd kwartet bewindslieden, trad op 22 november 1966 aan en bleef aan tot de Tweede Kamerverkiezingen op 15 februari 1967.

Het nieuwe uitstel zorgde voor onoverkomelijke problemen. Verder tijdverlies konden de Nederlanders zich niet permitteren. De chef van de luchtmachtstaf spoorde Fokker aan met Northrop onderhandelingen te beginnen over de kosten van licentiebouw voor de voor Nederland bestemde toestellen. Onderhandelingen met de Verenigde Staten over het Nederlands-Belgische aandeel in de productie van de *F-5* leverden niets op. De Amerikanen wilden niet meer dan een kwart van de productie in België en Nederland laten uitvoeren. Aan de andere kant van de onderhandelingstafel werd de helft gevraagd. De kosten van de aanschaf van in licentie te bouwen *F-5* toestellen waren inmiddels in de ramingen opgelopen tot 601 miljoen gulden.

Op 5 december 1966 werden de onderhandelingen voortgezet. Omdat een licentieproductie voor alleen de 105 Nederlandse toestellen economisch niet verantwoord was, stelden de Amerikanen voor de vliegtuigen rechtstreeks in de Verenigde Staten aan te schaffen. In de tweede week van december werd duidelijk dat vóór 31 december geen overeenstemming zou worden bereikt.

De luchtmacht vroeg op 9 december 1966 Northrop in een telegram om verlenging van de offertes tot en met 31 januari 1967. Op 15 december 1966 reageerde Northrop met de mededeling dat bij verlenging tot 31 januari 1967 de prijzen van de offertes met elf procent zouden stijgen. Deze mededeling leidde tot koortsachtige activiteiten. De adjunct-directeur materieelvoorziening van de luchtmacht, commodore C.A. Robertus, belde nog diezelfde dag met de president-directeur van Nortrop. Die hield zich diplomatiek op de vlakte en zegde toe alles in het werk te stellen om een zo bevredigend mogelijk resultaat voor de luchtmacht te bereiken. Maar de kans op een offerteverlenging zonder prijsverhoging achtte hij niet zeer groot.[43] Een paar uur later kreeg Thomas V. Jones, de president-directeur van Northrop, achtereenvolgens telefoontjes van Fokker en wederom van commodore Robertus. Jones ging niet in op de smeekbedes om de offerte ongewijzigd te verlengen tot 15 januari, 10 januari of zelfs maar tot 5 januari 1967.

De argumenten voor de prijsverhoging klonken de luchtmacht overigens niet onredelijk in de oren:
1. de aflopende offerte was wat prijs betreft gelijk aan de in oktober 1965 uitgebrachte offerte;
2. in deze periode van veertien maanden hadden zich forse stijgingen van lonen, uitgaven van materialen en overheadkosten voorgedaan die in de tussentijdse verlengde offertes niet waren doorberekend;
3. Northrop had een offerte uitgebracht aan de Amerikaanse luchtmacht. Deze offerte, eveneens voor de aanschaf van *F-5* toestellen, ging uit van prijzen die elf procent hoger lagen dan de offerte aan de Nederlandse luchtmacht. De Amerikaanse wetgeving stond Amerikaanse bedrijven niet toe aan derden een lagere prijs te offreren dan aan de eigen regering.

Om aan de opgeschroefde prijs te ontkomen moest zonder verder tijdverlies worden gehandeld. Staatssecretaris Schaper stelde in de ministerraad van 16 december 1966 voor snel de knoop door te hakken: “na 1 januari zal de prijs gemiddeld tien procent hoger komen te liggen, hetgeen een verlies zou betekenen van 50 miljoen gulden”.[44] Met de aanschaf van 105 toestellen was een verhoging van de defensiebegroting gemoeid. Op de begroting was voor de aanschaf van de nieuwe vliegtuigen maar tachtig miljoen gulden te vinden. In totaal was - zo berekende de luchtmacht - 625 tot 650 miljoen gulden nodig, exclusief de door Northrop aangekondigde prijsstijging van vijftig miljoen gulden. Deze budgettaire gevolgen schoten bij de minister-president Jelle Zijlstra in het verkeerde keelgat. Hij stelde voor “voor een dergelijke beslissing meer tijd [te] willen hebben.”

De ministerraad bleef onkundig van de problemen met Northrop. Achter de schermen ging de luchtmacht door met verwoede pogingen om te redden wat er te redden viel. Als niet vóór 1 januari 1967 zou worden beslist, konden de voor 1966 voor de aanschaf gereserveerde bedragen in het luchtmachtdeel van de defensiebegroting niet meer worden besteed. Fokker werd gevraagd een nieuwe berekening te maken voor het geval de keuze op aanschaf in combinatie met licentieproductie zou vallen. Om tijd te winnen voor het maken van deze offerte vroeg Fokker aan Northrop opschorting van de prijsverhoging. Op 23 december 1966 stuurden prins Bernhard, lid van de raad van commissarissen van Fokker, en de president-commissaris van Fokker een telegram met die strekking naar de president-directeur van Northrop, die op dat moment met vakantie op Tahiti was. Op het telegram werd nimmer gereageerd.

Intussen deden de bewindspersonen van Defensie in de Tweede Kamer alsof hun neus bloedde. Minister De Jong bewees uitgebreid lippendienst aan de wenselijkheid van parlementaire toestemming voor de aanschaf van de *F-5* toestellen, maar “er zit echter een bepaald verschil tussen het tijdstip van aflopen van de optie en dat van de kamerbehandeling.”[45] Om deze periode te overbruggen was De Jong van plan een ‘letter of intent’ te tekenen. Daarin zou onder

het voorbehoud van parlementaire toestemming een optie op de aanschaf van de vliegtuigen worden genomen. “Meestal komt er dan in dit soort gevallen nog een bepaling bij, waarin wordt gezegd dat, als het parlement niet akkoord gaat en de ‘letter of intent’ moet worden ingeslikt, wij ons verplichten de kosten, die tot op dat ogenblik zijn gemaakt, te betalen. Dat is dus ons plan”, aldus De Jong. Werd zo afstel van de al in de steigers staande aanschaf van de *F-5* zo ongunstig mogelijk gemaakt, uitstel was ook uit den boze. “Inderdaad zal uitstel leiden tot hogere kosten en vertraging”, zo hield staatssecretaris Schaper de Tweede Kamer op 21 december 1966 voor.[46]

Met dezelfde souplesse verdedigde minister De Jong in de ministerraadsvergadering van 23 december 1966 nogmaals de aanschaf van de *F-5* toestellen bij Northrop. Tegenwerpingen van collega-ministers dat het interimkabinet-Zijlstra zulke beslissingen niet zou kunnen nemen, wuifde de latere minister-president weg. Als de “beslissing aan een volgend kabinet zou worden overgelaten, zou deze vertraging een prijsverhoging van meer dan vijftig miljoen gulden betekenen.” Uitstel zou er bovendien toe leiden dat “de Nederlandse industrie een geringer aandeel in de productie zal krijgen.”[47]

Minister-president Zijlstra zwichtte. Hij had “een zekere voorkeur […] een beslissing drie maanden uit te stellen wanneer deze laatste door minister De Jong genoemde complicatie zich niet zou voordoen.” Op 27 december ging de ministerraad akkoord met de aanschaf van de 105 *F-5* toestellen van Northrop voor een bedrag van 625 miljoen gulden onder het voorbehoud dat over de hoogte van het begrotingsplafond van Defensie later overeenstemming zou worden bereikt.

De ministerraad werd daarbij ten onrechte voorgehouden dat een rechtstreekse aanschaf in de Verenigde Staten onder de voorwaarden van de eerdere offerte nog steeds mogelijk was. Bij de luchtmacht was toen immers al bekend dat de eerdere optie was verlopen en voor de licentiebouw inderdaad een prijsverhoging van zo’n tien procent was berekend. Een uitweg, waarvan de ministerraad onkundig was, was om de toestellen rechtstreeks, zonder coproductie of licentiebouw in Nederland, bij de Amerikaanse Northropfabriek te bestellen. Op 28 december 1966 legde Fokker voor aanschaf in de vorm van licentieproductie een berekening voor die 42 miljoen gulden boven de laatste raming van 625 miljoen gulden uitkwam. De minister van Defensie wees het voorstel van Fokker een dag later van de hand. Daarmee was rechtstreekse aanschaf in de Verenigde Staten de enig overgebleven optie.

Weer een dag later stortte het volgende deel van het kaartenhuis van de luchtmacht in elkaar. Northrop liet weten dat de luchtmacht voor een rechtstreekse aanschaf diep in de buidel zou moeten tasten. De tot 31 juli 1966 lopende offerte was naar de mening van Northrop nimmer verlengd. Een tweede telegram naar Tahiti, dit keer van de luchtmacht, werd verstuurd. Ook hierop kwam nimmer een reactie. Op 30 december verklaarde staatssecretaris Schaper zich bereid tegen de oude prijzen met Northrop een ‘letter of intent’ te tekenen. De reactie van Northrop was dat dat niet meer in overweging kon worden genomen.

Licentiebouw in Nederland of rechtstreekse aanschaf in de Verenigde Staten zouden elk voor zich hebben betekend dat de gestelde financiële grenzen van dit project ruimschoots zouden worden overschreden. In die situatie stonden de luchtmacht nog twee mogelijkheden open. De eerste mogelijkheid was uiteraard om met een van de concurrenten van de *F-5* serieuze besprekingen te voeren, met als doel aanschaf. Van zo’n wending in de besluitvorming konden effecten naar twee kanten worden verwacht. Aan de ene kant kon zo aan Douglas, de producent van de *A-4* en aan Dassault, de producent van de *Mirage V*, de boodschap worden afgegeven dat aanschaf van een van hun toestellen onder de eerdere, door Nederland zo hard geformuleerde (financiële) voorwaarden mogelijk was. Aan de andere kant konden aan Northrop op die manier concessies worden ontlokt. Een tweede mogelijkheid was om het

Belgische voorbeeld te volgen en de aanschaf uit te stellen. Noch het een, noch het ander gebeurde. De bevelhebber der luchtstrijdkrachten ontraadde staatssecretaris Schaper verder tijdverlies en adviseerde om af te zien van onderhandelingen met Dassault over de mogelijke aanschaf van de *Mirage V*.

In plaats daarvan werd strak vastgehouden aan het oorspronkelijke tijdschema en begon een koortsachtig zoeken naar een uitweg. Op 28 december 1966, de dag waarop Fokker zijn voor de luchtmacht veel te hoge berekening van de aanschaf in combinatie met licentieproductie presenteerde, nam de luchtmacht contact op met haar Canadese evenknie. De vraag was of Nederland zijn order kon uitbesteden aan Canada, dat weliswaar voor de licentieproductie van de *F-5* in een andere dan de door Nederland gewenste configuratie had gekozen, maar wellicht toch als reddende engel kon dienen.

4.3.1. Uit het dal gekropen: Fokker

Bij de productie van de *Starfighter* had Nederland weliswaar niet het onderste uit de kan gehaald, maar Fokker was dankzij de licentieproductie wel uit het financiële dal gekropen, waarin het zich aan het eind van de jaren vijftig bevond. Deze voor Fokker florissante nieuwe situatie lokte buitenlandse investeerders aan. Als eerste meldde het Amerikaanse Republic Aviation zich. Fokker verrichtte het grootonderhoud aan de *Thunderstreaks* van de Noorse, Deense en Nederlandse luchtmachten. Daarnaast hadden Republic en Fokker het initiatief genomen voor de ontwikkeling van een verticaal startende en landende bommenwerper die een tijdje bij de *NAVO* en de Duitse en Nederlandse luchtmachten in de belangstelling stond.[48]

Achter dat initiatief stak een serieuze bedenking tegen vliegtuigen als de *Starfighter*. Het plaatsen van grote aantallen *Starfighters* met nucleaire wapens op relatief weinig vliegvelden zonder noemenswaardige bescherming tegen plotselinge aanvallen op deze velden en hun vaak kwetsbare infrastructuur leidden al aan het eind van de jaren vijftig en in het begin van de jaren zestig tot een steeds heviger gevoerde discussie. Als de Sovjet-Unie en haar bondgenoten inderdaad verrassingsaanvallen op de vliegvelden van de *NAVO* in West-Europa zouden uitvoeren, kon het Warschaupact vrij makkelijk het luchtwapen van de *NAVO* grotendeels verlammen en een luchtoverwicht verwerven. Tegen dit doemscenario stak de *Starfighter* die voor zijn starts en landingen afhankelijk was van kilometers lange banen als achterhaald af. Het was op z'n best een vliegtuig dat de periode zou kunnen overbruggen waarin nieuwe, onconventionele vliegtuigen de luchtverdediging en de steun aan grondtroepen tot hun taken zouden rekenen.

Zulke nieuwe vliegtuigen zouden verticaal moeten kunnen starten en landen. Niet alleen van vliegvelden, maar ook van goed verborgen gehouden en gecamoufleerde plekken. Daarmee zou de reactiemogelijkheid van de *NAVO* na verrassingsaanvallen onaangetast zijn en zou de *NAVO* beschikken over luchtstrijdkrachten die naar gelang het verloop van de strijd op tactisch-militair geschikte plaatsen konden worden ingezet. Met dergelijke toestellen konden ten slotte in vijandelijk gebied terechtgekomen piloten met veel minder moeite worden opgepikt. De noodzaak voor zo'n toestel werd het sterkst gevoeld in de Bondsrepubliek Duitsland, waar verschillende ontwerpen op de tekentafel werden uitgewerkt, die uiteindelijk ondanks enkele prototypen een zachte dood stierven. Ook in Nederland werd in 1962 ingezien dat met de toen bestaande kennis en kunde een beschikbaar toestel niet tot de reële mogelijkheden behoorde.

Om een hechte samenwerking met het oog op deze achteraf zo weinig succesvolle afloop van het verticaal opstijgende en landende toestel te bewerkstelligen had Republic Aviation voor 1,3 miljoen gulden aan Fokker-aandelen verworven en twee commissarissen bij Fokker gekregen. Republic Aviation viel in 1964 onverwachts in handen van Fairchild, de Amerikaanse vliegtuigfabriek die in licentie de Fokker *F-27* bouwde. Fairchild op zijn beurt wilde in september 1965 van de Fokker-aandelen af. Northrop hapte toe. Een paar maanden eerder had

de Nederlandse luchtmacht laten weten dat de *F-84F* bommenwerpers aan vervanging toe waren. Het was een publiek geheim dat de *F-5* een van de favorieten van de Koninklijke luchtmacht was. Door de overname van de Fokker-aandelen kon Northrop zijn positie bij het verwerven van deze order versterken.

Fokker volgde een tweesporenbeleid. De vliegtuigbouwer liet zich het Amerikaanse medeeigenaarschap welgevallen, maar ging tegelijkertijd op zoek naar Europese samenwerking. Enerzijds met een oude bekende uit de licentieproductie van de *Starfighter*: de Duitse Vereinigte Flugtechnische Werke (VFW), de in 1964 gefuseerde Focke Wulf, Weser-Flugzeugbau en Ernst Heinkel Flugzeugbau. Anderzijds met SABCA en Avions Fairy in België. Zo wortelde Fokker zich in de Europese luchtvaartindustrie.

4.4 1967

De onderhandelingen over de aanschaf van de in Canada te produceren *F-5* verliepen vliegensvlug. Er moest snel worden gehandeld. De eerste besprekingen begonnen in Ottawa op 4 januari 1967. Twee dagen later lichtte minister De Jong zijn collega's in de ministerraad over de volstrekt uit de hand gelopen uitvoering van het eerdere ministerraadsbesluit van 27 december 1966 in. Volgens De Jong had "de Northropfabriek plotseling een andere dan de gebruikelijke interpretatie gegeven aan de op 1 januari afgelopen optie en een prijsverhoging van 50 miljoen gulden hebben geëist."[49] Minister De Jong had daarop besloten geen overeenkomst met Northrop te tekenen en een delegatie naar Canada gestuurd om na te gaan of de bouw van de nagenoeg identieke Nederlandse toestellen kon worden ingepast bij de productie van de Canadese *F-5* toestellen, die in licentie bij Canadair werden gebouwd. De ministerraad ging akkoord met dit "uitstel van de aankoop". De oorlog in Vietnam lag volgens minister De Jong ten grondslag aan de halsstarrigheid van Northrop. Daar lag volgens hem "de oorzaak van de exorbitante prijsstijging".

De Amerikanen gaven zich overigens intussen niet zomaar gewonnen. Op 16 januari 1967 legde de Amerikaanse regering het voorstel op tafel om rechtstreeks 105 toestellen aan te schaffen voor 688 miljoen gulden. Dat bedrag ging ver uit boven de financiële mogelijkheden van Nederland. Bovendien verliepen de onderhandelingen met Canada voorspoedig. Op 20 januari 1967 machtigde de ministerraad de minister van Defensie om met Canada in zee te gaan. Op 30 januari 1967 kon het glas worden geheven. Nederland sloot zich aan bij de Canadese licentieproductie. Met de licentieproductie in Canada was een bedrag van iets meer dan 600 miljoen gulden gemoeid, net onder de door Nederland gestelde financiële grens voor het groene licht voor dit project. In de met Canada gemaakte afspraken bleef de deur voor België openstaan. De Belgische minister van Landsverdediging vroeg echter op 8 februari 1967 voor de derde keer uitstel. Dit keer tot 15 maart 1967.

Op 10 februari 1967 diende minister De Jong bij de Tweede Kamer een wetsvoorstel in dat de financiering van de aanschaf van de vliegtuigen moest regelen.[50] De dag ervoor was de Staatscommissie voor Defensie ingelicht over de stukgelopen onderhandelingen met de Amerikanen en de daaropvolgende samenwerking met Canada.

Vijf dagen later werden verkiezingen voor de Tweede Kamer gehouden. Op 5 april 1967 stonden de ministers van het kabinet-De Jong op het bordes van Paleis Soestdijk. De nieuwe minister van Defensie was Willem den Toom. Naast de terugkeer van Willem den Toom, dit keer als minister, keerde ook Joop Haex terug in het kabinet en werd voor de tweede keer staatssecretaris voor de landmacht. Zijn voorganger, de partijloze Gerard Peijnenburg, trad op 1 januari 1969 aan als secretaris-generaal van het ministerie van Defensie.

De inmiddels tot vice-admiraal bevorderde staatssecretaris voor de marine, Adri van Es, bleef aan. De enige nieuwkomer was de conservatieve katholieke econoom A.E.M. Duynstee. Van 1956 tot 1967 was hij lid van de Tweede Kamer voor de KVP. Duynstee was bij de verkiezingen van 15 februari 1967 op een onverkiesbare plaats terechtgekomen. Duynstee had geen noemenswaardige militaire achtergrond en werd staatssecretaris voor de luchtmacht.

Duynstee en Den Toom kregen te maken met de erfenis van De Jongs aanvullende begroting. Fokker had aanvankelijk het nakijken bij de samenwerking met Canada. In de toelichting bij de aanvullende begroting had de vorige minister van Defensie geen enkele toezegging gedaan. Vaagjes klonk het als volgt: "belangrijk in dit verband is voorts nog de aan Canadese zijde aangetroffen bereidheid om de Nederlandse industrie in te schakelen."

Met deze vrij algemene frase werd een diepgaand verschil van mening met het ministerie van Economische Zaken toegedekt. Op het moment dat de steven van de Koninklijke luchtmacht in de richting van aansluiting bij de licentieproductie in Canada werd gewend was de commissaris voor de militaire productie, de belangrijkste adviseur van de minister van Economische Zaken voor compensatie van militaire opdrachten, met vakantie.[51]

Bovendien dreigden de compensatieorders het kind van de rekening van de haast van de Koninklijke luchtmacht te worden. De onderhandelingen over de omzetting van de 'letter of intent' in een contract gingen gepaard met gedoseerde en gefaseerde toezeggingen voor compensatieorders. Op 21 april 1967 kwam de toezegging voor compensatieorders ter waarde van tien miljoen dollar. In het verschiet lagen nog andere, vagere toezeggingen van in totaal twintig miljoen dollar. Economische Zaken wilde daarom de omzetting van de 'letter of intent' in een contract aangrijpen om de Canadezen tot hardere afspraken te dwingen. Dat was tegen het zere been van de minister van Defensie, die haast had: "uitstel van dit contract in verband met de prijsstijgingen en de noodzakelijke revisies en inspecties van de gebruikte [en te vervangen] *F-84F* vliegtuigen [zal] aan Defensie per maand een miljoen gulden kosten."[52]

Minister Den Toom wilde genoegen nemen met "compensatieorders, die een totaal van tenminste 41 miljoen dollar zullen belopen", maar zijn collega van Economische Zaken, Leo de Block, hield voet bij stuk. "Het totaal aan compensatieorders werd reeds teruggebracht van 90 tot 45 miljoen dollar; hiervan is slechts een deel vastgelegd. Hij vreest dat voor het resterende gedeelte de orders niet meer zullen worden geplaatst, wanneer het contract eenmaal is gesloten"[53]

Op 16 juni 1967 maakte minister Den Toom bekend dat van de Canadese regering de schriftelijke toezegging was gekregen in Nederland voor dertig miljoen Canadese dollars (ongeveer negentig miljoen gulden) aan tegenorders te plaatsen. Maar over het hoe en bij wie liet minister Den Toom zich niet uit. Wat Fokker betreft "kan ondergetekende thans niets met zekerheid mededelen".[54] Bij Canadair, dat de *F-5* in licentie bouwde voor de Canadese luchtmacht, bestond weinig animo voor gunning van de eindassemblage van de Nederlandse vliegtuigen aan Fokker. Na flink touwtrekken werden Fokker en Aviolanda de fabricage van de complete centrale sectie van de Nederlandse vliegtuigen gegund. In manuren betekende dat een verdubbeling van het aanvankelijke aandeel in de compensatie. Dat resultaat werd niet zonder moeilijkheden geboekt. Fokker wilde "een exorbitante manurenprijs van tien dollar [...] berekenen".[55] De ministers De Block en Den Toom namen zich voor "Fokker tot rede te brengen". Daarvoor was deze order belangrijk genoeg: "Minister De Block merkt op dat deze nieuwe order de sluiting van Aviolanda kan voorkomen." Dat laatste lukte ternauwernood. Fokker nam in 1967 het noodlijdende Aviolanda over.

Op 28 juni 1967 ging de Tweede Kamer met 60 tegen 34 stemmen akkoord met de aanschaf van 105 toestellen voor een bedrag van 601 miljoen gulden. Vóór stemden KVP, VVD, ARP, CHU,

D66, SGP en het PvdA-Tweede Kamerlid Frans Goedhart. Tegen de overige leden van de PvdA, PSP en CPN.[56]

In de Tweede Kamer klonken waarschuwingen aan het adres van Den Toom en Duynstee. Weliswaar stelden de woordvoerders zich terughoudend op als het ging om een beoordeling van de kwaliteiten van de verschillende vliegtuigtypes. Het PvdA-Kamerlid Wiebe Wierda trok de conclusie dat Defensie financieel in de klem zou komen door deze uitgave van 601 miljoen gulden. Hij riep minister Den Toom op om zich te spiegelen aan België: "wacht tot er financiële klaarheid komt en stel de beslissing nog even uit."[57] Onthield Wierda zich nog van commentaar op de typekeuze, het CHU-kamerlid Corstiaan Bos bracht de typekeuze wel op. Hij constateerde dat maar een gering aantal landen "de *F-5* heeft besteld dan wel in gebruik heeft. Gering, omdat met uitzondering van Noorwegen geen van de Europese NAVO-landen – dus geen enkel *EEG*- of *WEU*-land – de *F-5* heeft besteld. Bovendien heeft de Noorse luchtmacht zijn *F-5* nog voor een belangrijk deel uit het Amerikaanse bijstandsprogramma verkregen."[58] Zowel minister Den Toom als de staatssecretaris voor de luchtmacht, Duynstee reageerden niet op Bos' kritische noot. De minister van Defensie stelde zich voor de financiële soliditeit van de defensiebegroting in de komende jaren "garant".[59]

De staatssecretaris voor de luchtmacht trok zich de kritiek op de Nederlandse 'Alleingang' bij de aanschaf van de *NF-5* aan. Hij betreurde het dat bij deze aanschaf "zo weinig gecoördineerd in Europees verband is opgetreden." Vervolgens richtte hij zijn blik op 1975 "wanneer wij toe zijn aan de vervanging van de *Starfighter*." Om een veelheid van redenen, "komt het mij voor, dat men voor het jaar 1975 ten aanzien van deze problematiek op nationale en Europese basis bepaalde studies zal moeten ondernemen."[60]

Op het moment van het Kamerdebat in juni had België nog geen beslissing genomen. De *Mirage* had inmiddels fors terrein gewonnen. De prijs van dat toestel was gezakt. Tijdens de Zesdaagse oorlog in het Midden-Oosten (juni 1967) hadden Israëlische *Mirages* de luchtmachten van een groot aantal Arabische landen grotendeels vernietigd. De balans in België begon door te slaan in het voordeel van Dassault. Dat leidde tot enige nervositeit in Nederland. Het contract voor de aanschaf was nog steeds niet getekend. Dat gebeurde op 24 november 1967 in Ottawa. Een gebeurtenis waaraan nadrukkelijk geen ruchtbaarheid werd gegeven.[61]

Bij de Belgische luchtmacht gaven uiteindelijk de tekortkomingen van de *F-5* de doorslag: beperkt afstandsbereik, moeilijk voor jonge vliegers, hoge exploitatiekosten. Op 16 februari 1968 besloot België 88 *Mirage V*-toestellen aan te schaffen. Toen bleek ook dat de Belgen meer compensatie van Dassault hadden weten te bedingen dan het Nederlandse bedrijfsleven had verkregen in het kader van de aanschaf van de *NF-5*. Zeventig procent van het aankoopbedrag vloeide in de vorm van compensatie-orders terug in de Belgische economie. Dassault nam 51 procent van de aandelen van SABCA over, Fokker werd voor 49 procent mede-eigenaar.

Uiteindelijk liep de rekening voor de aanschaf van de *NF-5* op tot 670 miljoen gulden. De overschrijding met 69 miljoen gulden boven het toegestane maximumbedrag was te wijten "aan onvoorziene invoerrechten, belastingen, extra kosten voor het transport van de nieuwe vliegtuigen naar Nederland en extra kosten voor de uitrusting en bewapening." Zo luidde de officiële lezing. In deze opsomming van kostenverhogende posten ontbreken de door de Nederlandse luchtmacht gewenste modificaties. De belangrijkste betroffen

- het aanbrengen van verschillende standen van het neuswiel om de nucleaire bommen te kunnen dragen;
- versterkte vleugelkleppen om het toestel een grotere wendbaarheid te geven;
- een krachtiger versie van de voor de *F-5* geselecteerde motor;
- een versterkte cockpit-voorruit;

- een nieuw navigatiesysteem waardoor een volledige herindeling van de cockpitinstrumentatie nodig was;
- grotere, afwerpbare brandstof-hulptanks.

Toen in mei 1967 de toenmalige luchtmachtkolonel A.J.W. (Robbie) Wijting terugblikte op het besluit tot aanschaf van de *NF-5*, besteedde hij ruim aandacht aan twee aspecten van de besluitvorming.[62] Allereerst benadrukte hij het belang van "teamwerk" bij de aanschaf: "minister en typiste, stafofficier en specialist." Opmerkelijk in zijn opsomming is het ontbreken van de voor de luchtmacht politiek verantwoordelijke staatssecretaris. Vermoedelijk viel die door ziekte en overlijden (Borghouts) bij Wijting uit de boot of kon deze worden geschaard onder 'stafofficier en specialist' (oud-chef luchtmachtstaf Schaper). Vervolgens wees hij op "een aantal operationele noodzakelijkheden, die voortvloeiden uit NAVO-overeenkomsten en richtlijnen, alsmede uit een aantal tactisch en technisch onontbeerlijke verbeteringen." Binnen dit kader werden de stafeisen geformuleerd. Opvallend is dat bij de voorbereiding van de besluitvorming over de aanschaf van de *NF-5* op afstemming met instanties en personen buiten de luchtmacht niet werd ingegaan.[63] "De uiteindelijke beslissing betreffende het type vliegtuig berust, gezien de grote financiële en personeelsconsequenties, bij de minister van Defensie die daarvoor verantwoording verschuldigd is in het Kabinet," aldus Wijting.

4.5 Tussenstand

De aanschaf van de *NF-5* werd gekenmerkt door onzekerheid. Was bij de aanschaf van de *Starfighter* de strategie van de massale vergelding nog onverminderd van kracht, al gauw braken twijfels door over de geloofwaardigheid van het dreigen met een grootscheepse nucleaire vergelding van gewapend optreden van de Sovjet-Unie en haar bondgenoten. De overgang naar de nieuwe strategie van het aangepaste antwoord betekende een aanpassing en vernieuwing van de Nederlandse strijdkrachten, met name van de luchtstrijdkrachten.

Voor de luchtmacht stond aanvankelijk de keuze voor de *Northrop 5A* en *5B*, een tweezitterversie van de *5A*, vast. Andere toestellen voldeden eveneens aan de eisen die de luchtmacht aan het nieuwe toestel stelde. Die eisen waren van technische en operationele aard. Industrieel-economische overwegingen speelden in de besluitvorming geen rol. Pas nadat de luchtmacht haar voorkeur voor het toestel van Northrop had uitgesproken, vernam de chef van de luchtmachtstaf dat Northrop een belang van twintig procent in Fokker had genomen. Ook financiële overwegingen speelden aanvankelijk in de besluitvorming geen rol. De prijs van de toestellen bleef in deze fase van de selectie "bewust buiten beschouwing".[64] In de eindfase van de besluitvorming zorgden de (te) beperkte financiële mogelijkheden voor grote onzekerheid. De financiering van de aanschaf – zo luidde een van de meest sombere scenario's – moeten worden uitgesmeerd tot en met 1971.

De besluitvorming vond grotendeels binnen de luchtmachtorganisatie plaats. Kamerleden werden vertrouwelijk ingelicht op 27 oktober 1966. Op 5 februari 1966 overleed na een lange ziekte de staatssecretaris voor de luchtmacht. Op 22 juni 1966, ruim vier maanden later, trad zijn opvolger aan, oud-chef van de luchtmachtstaf generaal Heije Schaper.
Pas toen de samenwerking met ede Belgische luchtmacht bij het vinden van een geschikte opvolger begon te haperen vond in juli 1966 overleg plaats in de ministerraad. De ministers accepteerden de voorkeur van de luchtmacht, maar stelden bekendmaking van dat besluit uit tot september 1966. Dit in de verwachting dat de Belgen wel over de streep konden worden getrokken. Een gezamenlijk Belgisch-Nederlandse aanschaf was nodig om het bedrijfsleven te betrekken bij de licentieproductie van het nieuwe toestel. Maar dat industrieel-economische belang kreeg bij de luchtmacht niet dat gewicht dat het in werkelijkheid verdiende.

Omdat België Nederland in onzekerheid liet over zijn keuze kwam de luchtmacht in tijdnood. De offerte van Northrop moest worden verlengd, maar door onoplettendheid was de eerdere offerte allang verlopen. Dat betekende een nieuwe offerte met een forse prijsverhoging. Verwoede pogingen waarbij onder anderen prins Bernhard werd ingeschakeld leidden tot niets.

Toen Northrop Nederland een aanbod deed om voor 688 miljoen gulden 105 toestellen te leveren dreigde de aanschaf om financiële redenen te stranden. Met Canada werd in korte tijd overeenstemming bereikt om onder het financiële plafond van 601 miljoen gulden de *F-5* toestellen in Canada te produceren. Ook in deze onderhandelingen speelden industrieel-economische overwegingen geen rol van betekenis. De compensatie voor de Nederlandse industrie van deze aanschaf in Canada bedroeg vijftien procent van het oorspronkelijke aanschafbedrag. De prijs die Nederland uiteindelijk voor deze aanschaf in Canada moest betalen bedroeg 670 miljoen gulden, omdat in de onderhandelingen geen rekening was gehouden met invoerrechten en omdat in de Nederlandse versie zoveel aanpassingen waren aangebracht dat de prijs werd opgestuwd tot een hoogte die in de buurt lag van de laatste offerte van Northrop.

5. Een Europees luchtkasteel Nederland en de MRCA (1968-1969)

5.1 Op zoek naar een vervanger van de Starfighter

Het zoeken naar een opvolger van de *Starfighter* begon in feite al voordat de beslissing tot aanschaf van de *Starfighter* was genomen. De Nederlandse luchtmacht volgde stapje voor stapje de ontwikkelingen in Duitsland en Groot-Brittannië.

Eind 1956 stelde het Duitse ministerie van Defensie financiële middelen beschikbaar voor de ontwikkeling van een nieuw jachtvliegtuig. Daarnaast werd naarstig gewerkt aan een verticaal startend en landend toestel. Voor zo'n toestel maakten de Duitse luchtvaartindustrieën ook ontwerpen. Toen in de loop van de jaren zestig duidelijk werd dat maar één ontwerp uit de defensiebegroting op financiële middelen voor verdere ontwikkeling kon rekenen, kwam een gemeenschappelijk project van de Duitse luchtvaartindustrieën van de grond. Het gezamenlijke ontwerp, de *VJ 101 C*, leidde tot een prototype dat als eerste *VTOL* ('Vertical Take Off and Landing') toestel de geluidsbarrière doorbrak. De belangstelling van de *Luftwaffe* voor deze technologische doorbraak van Duitse bodem ebde vervolgens weg. Zowel bij de start als bij de landing van de 'Senkrechtstarter' ontstonden problemen, "die zwar zukunftsweisende technologische Lösungen provozierten, gleichzeitig aber die Erwartungen auf eine baldige militärische Einsatzreife von *VTOL*-Flugzeugen enttäuschten."[1] Daardoor liet de *Luftwaffe* het hoofd hangen en zocht naar andere mogelijkheden om op het moment van vervanging van de *Starfighter* over een in alle opzichten geschikte opvolger te beschikken. Het intermezzo van de 'Senkrechtstarter' kostte de Duitse belastingbetaler 1,6 miljard D-Mark.[2]

Pas in 1967 kwam opnieuw een alternatieve mogelijkheid voor de opvolging van de *Starfighter* aan bod: dit keer een Duits-Amerikaans project. Omdat de eisen die aan het nieuwe, gezamenlijk te ontwikkelen vliegtuig werden gesteld fors uiteenliepen, liepen de 21 bij de ontwikkeling van de *Advanced V/STOL* ingeschakelde Amerikaanse en Duitse bedrijven al snel tegen de grenzen van hun toenmalige technologische kunnen op. In januari 1968 werd besloten de Duits-Amerikaanse samenwerking op dit gebied niet voort te zetten.[3]

Het uiteenvallen van de Duits-Amerikaanse samenwerking verliep parallel met de ontwikkeling van het idee van een 'Neues Kampfflugzeug', een puur Duits plan. In de loop van 1967 bogen de kort daarvoor benoemde chef van de luchtmachtstaf, Johannes Steinhoff, en zijn naaste medewerkers zich over de eisen die aan de opvolger van de *Starfighter* moesten worden gesteld. Daarbij sprongen drie eisen in het oog:

- het nieuwe vliegtuig moest "unmittelbare Heeresunterstützung" geven, grondsteun. Het daarvoor primair in de *Luftwaffe* bestemde vliegtuig, de Fiat *G 91*, had voor deze taak een te gering bereik en kon te weinig bewapening meenemen;
- tegelijkertijd moest het nieuwe vliegtuig in staat zijn om het luchtruim boven het operatiegebied te beheersen. In ieder geval moesten vijandelijke vliegtuigen boven het operatiegebied worden verdreven of uitgeschakeld;
- ten slotte moest het nieuwe vliegtuig ook boven vijandelijk gebied conventionele aanvallen kunnen uitvoeren, een taak waarvoor de *Starfighter* "zumeist nicht wirtschaftlich" inzetbaar was.

Het 'Neues Kampfflugzeug' werd verder uitgewerkt in een ontwerp dat relatief eenvoudig was, in grote aantallen kon worden geproduceerd en dat bovendien van geïmproviseerde start- en landingsbanen zou kunnen worden ingezet. Daarbij werd gedacht aan de Duitse *Autobahn*.

Terwijl Duitsland nog met de Verenigde Staten in de weer was om het gezamenlijke *Advanced V/STOL*-project leven in te blazen, volgden Groot-Brittannië en Frankrijk een eigen spoor met de ontwikkeling van het *AFVG* ('Anglo-French Vertical Geometry') vliegtuig. Met de *AFVG* leek een gunstige ondergrond te worden gelegd voor een intensieve samenwerking en mogelijk zelfs integratie van de Britse en Franse luchtvaartindustrieën. Maar zover kwam het niet. Frankrijk trok zich op 29 juni 1967 uit dat project terug. De Frans-Britse samenwerking in het *Jaguar*-project, een vliegtuig voor het verlenen van grondsteun, werd wel voortgezet. Aansluiting bij dat veel kleinere project door West-Duitsland was een reële mogelijkheid. De productie van de *Jaguar* stond echter op het punt van beginnen. Dat was niet erg gunstig voor de Duitse luchtvaartindustrie, die dankzij de omvangrijke coproductie van de *Starfighter* toe was aan een eigen serieproductie van een voor een groot deel in Duitsland zelf ontwikkeld toestel.

De net aangetreden, nieuwe Duitse minister van Defensie, Gerhard Schröder, zwichtte niet voor de druk van Frankrijk en Groot-Brittannië om de kruimels van het *Jaguar*-project aan de Duitse luchtvaartindustrie toe te schuiven. Een nieuw project, waarbij Duitsland "bei der Entwicklung dieses Flugzeugs den grössten Anteil haben [wird] und […] daher auch die Führung beanspruchen [werden muss]", kon in Bonn op de steun van CDU én SPD rekenen en was "bei Industrie, Luftwaffenführung und den zivilen Abteilungen des Verteidigungsministeriums alles beherrschender Impetus geworden."[4]

Ging het met Duitsland weer beter en stapje voor stapje omhoog, het Britse defensie- en veiligheidsbeleid kende een neerwaartse ontwikkeling. De Britse regering onder minister-president Harold Wilson bezuinigde fors op de defensiebegroting. Groot-Brittannië trok zijn troepen terug uit Maleisië, Singapore en het gebied van de Perzische Golf. Het afscheid van deze 'East of Suez'-politiek van Groot-Brittannië betekende ook een heroriëntatie op de aanschaf van nieuwe vliegtuigen. Plannen om het Amerikaanse *F-111* vliegtuig aan te schaffen werden in januari 1968 geschrapt. Nieuwe mogelijkheden deden zich voor om Groot-Brittannië te betrekken bij de ontwikkeling van een vliegtuig met een bereik van 750 kilometer voor missies onder alle weersomstandigheden en een snelheid van meer dan Mach 1. De British Aircraft Corporation voerde in februari 1968 gesprekken met de Duitse vliegtuigbouwer Bölkow GmbH over de ontwikkeling van een gevechtsvliegtuig van 16.000 kilo dat niet meer dan 9,6 miljoen D-Mark zou mogen kosten. Daarmee kwamen de Britse wensen in de buurt van de Duitse plannen voor het 'Neues Kampfflugzeug'.

5.2 De Nederlandse kijk op de toekomst

Maar niet alleen in Duitsland en Groot-Brittannië werd vooruitgekeken en naar mogelijkheden voor grotere internationale samenwerking bij de ontwikkeling en productie van een nieuwe generatie gevechtsvliegtuigen gespeurd.

"U weet hoe belangrijk ik het werk vind dat in het *Starfighter*-consortium verricht wordt. Hopelijk zal ditzelfde consortium ten aanzien van de vliegtuigen, welke wij in de periode na 1975 nodig hebben, met bepaalde realiseerbare projecten voor de dag komen." Zo begon de staatssecretaris van Defensie (Koninklijke luchtmacht) op 27 september 1967 een nota aan de chef van de luchtmachtstaf.[5] Met deze stellingname werd in Nederland de eerste stap gezet in het lange besluitvormingsproces op weg naar de aanschaf van de *F-16*. Wat wilde staatssecretaris A.E.M. Duynstee bereiken? En hoe reageerde de luchtmacht?

Duynstee wilde bij de ontwikkeling van een opvolger van de *Starfighter* het in Parijs gevestigde 'Standing Armaments Committee' van de *West-Europese Unie* inschakelen. Dit – overigens nooit echt tot bruisende activiteit gekomen - orgaan streefde naar een zo vergaand mogelijke

standaardisatie van bewapening en munitie. Duynstee verwachtte dat de vier *Starfighter*-landen "een gelijke of min of meer gelijkluidende visie hebben ten aanzien van de strategische en tactische voorwaarden waaraan zulk een nieuw vliegtuigtype zal behoren te voldoen." Weliswaar hield hij rekening met "geven en nemen", maar hij schatte in dat in het vooruitzicht van standaardisatie en de daarmee gepaard gaande "lage productiekosten" de "bereidwilligheid tot concessies wel zal bestaan."

Uit het bijna zes weken later op papier gestelde antwoord van de chef van de luchtmachtstaf, luitenant-generaal Bertie Wolff, bleek weinig enthousiasme voor zo'n inkadering in de *West-Europese Unie*, die naast de *NAVO* politiek en militair in de versukkeling was terechtgekomen. Naast de vier landen in het *Starfighter*-consortium toonden volgens Wolff Canada en Noorwegen belangstelling voor de zich ontluikende perspectieven op een opvolger van de *Starfighter*, maar deze landen hoorden niet tot de *West-Europese Unie*. Aan de andere kant waren landen als Groot-Brittannië en Frankrijk lid van de *West-Europese Unie*. Juist deze landen, zo benadrukte Wolff, maakten geen deel uit van het *Starfighter*-consortium. Als met deze landen in de *West-Europese Unie* over de opvolger van de *Starfighter* zou worden overlegd, moest volgens Wolff rekening worden gehouden met "onaanvaardbare complicaties."[6]

Duynstee liet zich daardoor niet uit het veld slaan. Precies een maand later wuifde hij de bezwaren van de chef van de luchtmachtstaf weg. Een aantal luchtvaartindustrieën in verschillende Europese landen had de staatssecretaris een memorandum gestuurd waarin de bereidheid werd uitgesproken de 'military requirements' voor de opvolger van de Starfighter uit te werken en te concretiseren. Verder legde Duynstee generaal Wolff citaten en uitspraken voor van Britse regeringsvertegenwoordigers en politici die koren op Duynstee's molen waren. De toon van zijn nota van 7 december 1967 bleef beleefd, maar liet aan duidelijkheid over de vastberadenheid van de staatssecretaris niets te raden over. De luchtmacht diende het 'Standing Armaments Committee'van de *West-Europese Unie* te betrekken bij de verdere voortgang van dit project, zodra over de 'operational requirements' overeenstemming was bereikt.[7]

De formulering van deze 'operational requirements' had de nodige voeten in de aarde. In maart 1967 waren na een lange onderbreking de chefs van de luchtmachtstaven van de vier *Starfighter*-landen bijeen gekomen. Bij de start van het *Starfighter*-project was afgesproken met enige regelmaat bijeen te komen, maar na verloop van tijd was dat contact tussen de hoogste luchtmachtofficieren verwaterd. De luchtmachten van Duitsland, Italië, België en Nederland besloten gezamenlijk de mogelijkheid te onderzoeken van "een opvolger van de *Starfighter* volgens zuiver Europese eisen."[8]

Eind 1967, bij een bezoek aan de Duitse chef van de luchtmachtstaf Johannes Steinhoff van staatssecretaris Duynstee, bleek dat de vooruitzichten om op het succes van de *Starfighter* voort te bouwen uitermate ongunstig waren. Volgens Steinhoff verkeerden de Belgen niet in een positie om "een standpunt in te nemen". Van de Italianen kon generaal Steinhoff "op het ogenblik geen hoogte krijgen."[9] De West-Duitsers, ten slotte, kenden weer andere problemen: "geld wordt ook bij de Duitser steeds krapper." Steinhoff zag de mogelijkheid van een gezamenlijk Europees project voor de vervanging van de *Starfighter* al bij voorbaat kapseizen tenzij "de Europese vliegtuigindustrie geïnteresseerd wordt en mede druk kan uitoefenen." Steinhoff vond in Duynstee een medestander: "hij was verheugd te zien dat Uw gedachten parallel met de zijne lopen."

Ook voor Duynstee was "een consortium- of Europese productie een 'must' en […] politiek […] was het woord *WEU* al gevallen." Een vervolgafspraak werd gemaakt voor 5 januari 1968 in Den Haag. Maar ondanks het Duits-Nederlandse samenspel kwam de langzaam op gang komende internationale samenwerking in zwaar weer terecht. In januari 1968 liet België weten

zich van het gezamenlijke project te willen distantiëren en voortaan uitsluitend als waarnemer aan de beraadslagingen te willen deelnemen. Italië liet weten ook bezwaren te koesteren, maar hield die aanvankelijk vaag.[10]

De Nederlandse chef van de luchtmachtstaf had inmiddels zijn eerste teleurstelling mogen verwerken. Hoewel Nederland zich vierkant achter Steinhoffs aanpak had geschaard om eerst met de vier *Starfighter*-landen tot afspraken te komen en pas daarna andere landen te benaderen, was Wolff van die lijn afgeweken. Hij had de Canadese luchtmacht benaderd en gevraagd om onder de paraplu van het consortium mee te werken aan het nieuwe project. Wolffs verzoek om Canada tot het selecte gezelschap toe te laten werd door de andere landen afgewezen. Rechtstreekse Britse deelname werd afgehouden door de Duitsers.

In februari 1968 had Duitsland, min of meer achter de rug van de andere consortium-leden, Canada uitgenodigd toe te treden tot de werkgroep. Luitenant-generaal Wolff werd achteraf gevraagd met de Duitse uitnodiging aan Canada in te stemmen. De Italiaanse chef van de luchtmachtstaf werd hiervan onwetend gehouden en was dan ook "zeer ontstemd".

Onder dit ongelukkige gesternte begonnen op 5 maart 1968 de eerste besprekingen. West-Duitsland, Canada en Nederland waren 'full-member', Italië en België waren 'waarnemer' van een werkgroep die onder leiding stond van de Duitse commodore Gerhard Limberg.[11] Tijdens deze eerste bijeenkomst hamerde Canada op zijn eigen inzichten en botste daarmee met de Duitse en Nederlandse luchtmachten, die "op harde wijze" de Canadese wensen afwezen. Het geografisch uitgestrekte Canada had in eerste instantie behoefte aan een gevechtsvliegtuig met een groot bereik en bovendien zag Canada als hoofdtaak het bevechten van het luchtoverwicht.[12] Ten aanzien van deze laatste wens sloten de Canadese opvattingen aan bij de Nederlandse, maar tot verrassing van de Nederlandse delegatie nam de Duitse luchtmacht daarvan afstand en koos "close [air] support" als primaire taak. "Op dit terrein zullen Generaal Steinhoff en ik elkaar echter wel weer terugvinden," zo suste de Nederlandse chef van de luchtmachtstaf in een verslag aan de minister van Defensie de meningsverschillen met de Duitsers.

Dat terugvinden zou in Rome moeten gaan gebeuren waar op 16 en 17 mei 1968 de chefs van de luchtmachtstaven van de vier *Starfighter*-landen hun volgende bijeenkomst zouden houden. Als eerste twistappel stond daar op de agenda de toetreding van Groot-Brittannië tot de werkgroep die met de voorbereiding van de opvolging van de *Starfighter* was belast. Het formele besluit Groot-Brittannië per 1 juni 1968 tot de 'Joint Working Group' te laten toetreden werd zonder enig probleem in Rome genomen. Ruim een maand voor de bijeenkomst had de *Royal Air Force* de kort daarvoor in de werkgroep overeengekomen 'common operational equipment objectives' ter nadere bestudering gekregen.

Op 23 april 1968 waren vertegenwoordigers van de Nederlandse, Duitse en Britse luchtmachten bijeengekomen om Groot-Brittannië in staat te stellen "zich reeds eerder een oordeel te vormen over de stafeisen en […] de mening van Engeland hierover te kunnen vernemen, zonder dat zulks tot vertraging behoeft te leiden."[13] Nederland werd zwaar onder druk gezet door Duitsland om de Britse toetreding geen strobreed in de weg te leggen. Al bij de eerste bijeenkomst van de 'Joint Working Group' op 5 maart 1968 had luitenant-generaal Johannes Steinhoff met nadruk gewezen op de besprekingen tussen Bonn en Londen over de toetreding van Groot-Brittannië. Nederland moest de steeds intensievere betrokkenheid van de *Royal Air Force* tandenknarsend aanvaarden. Om deze betrokkenheid te camoufleren werd de 'Joint Working Group' vanaf 1 april 1968 omgedoopt in 'Interim Consortium/Canadian Working Group', waarbij 'interim' sloeg op de te verwachten Britse toetreding. Nederlandse bezwaren tegen deze 'open deur'-politiek voor Groot-Brittannië werden terzijde geschoven.[14]

De in de werkgroep overeengekomen wensen ('objectives') lagen niet ver van de al eerder voor het 'Neues Kampfflugzeug' gehanteerde 'operational requirements' (eisen). De klimsnelheid moest iets hoger zijn en een snelheid van meer dan Mach 2 werd vereist. De kostprijs moest – zoals bij het 'Neues Kampfflugzeug' - bij een productie van duizend toestellen tussen de zeven en negen miljoen D-Mark liggen, het gewicht van het vliegtuig mocht niet meer dan vijftien ton bedragen.

In het nieuwe samenwerkingsverband vonden vervolgens twee parallelle ontwikkelingen plaats. Nederland legde zich – dat was de eerste ontwikkeling - met kleine stapjes steeds verder vast in het nieuwe project. Tegelijkertijd nam de feitelijke ontwikkeling van het project, de uitwerking van de 'requirements', een steeds hogere vlucht en zorgde voor een splijtzwam in het consortium.

5.2.1. Stap voor stap

Op 18 april 1968 legde de chef van de luchtmachtstaf de minister van Defensie een waslijst van goed te keuren Nederlandse toezeggingen voor. Nederland zou – net als de andere deelnemende landen – de stafeisen voor het nieuwe toestel "als basis [moeten] accepteren." Elk (deelnemend) land zou moeten bijdragen aan de onderzoeks- en ontwikkelingskosten, maar zou daarvan via de inschakeling van nationale instituten ook weer de vruchten plukken. Elk deelnemend land zou verder een deel van de productie moeten "afnemen voor eigen gebruik": "teneinde een reële kostenberekening in de preproductie-fase mogelijk te maken, dient men zich tevoren voor de afname van een aantal vliegtuigen (in orde van grootte) te binden."[15]

Wat betekende dit alles voor Nederland? Ook daarover liet de chef van de luchtmachtstaf geen misverstand bestaan. Nederland zou een evenredig deel van de onderzoeks- en ontwikkelingskosten moeten dragen. In de plannen van de Koninklijke luchtmacht was daarvoor voor de jaren tussen 1968 en 1972 dertig miljoen gulden gereserveerd, maar "ongeveer tweemaal dit bedrag zal de industrie (en eventueel Economische Zaken) moeten bijdragen, teneinde haar aandeel in het risico te dragen."

De staatssecretaris vond dit geen probleem en zette in de ook aan hem voorgelegde nota van de chef van de luchtmachtstaf met zwierige letters 'ja'. Iets moeilijker lag het tweede deel van de in Rome overeen te komen Nederlandse verplichtingen. Tegen het einde van 1968 zou Nederland zich moeten binden aan de aanschaf van "ongeveer 75 vliegtuigen", die per stuk tien miljoen gulden zouden gaan kosten. Daarbij zouden reservedelen en gronduitrusting zijn inbegrepen.

Een kleine rekensom leerde minister Den Toom dat Nederland zich dit niet kon veroorloven. In de plannen voor de Koninklijke luchtmacht was voor de periode tussen 1972 en 1976 maar driehonderd miljoen gulden beschikbaar voor deze aanschaf. Aflevering was voorzien voor 1977 en daarna.

Op 22 april 1968 stuurde de directeur materieel van de Koninklijke luchtmacht een nieuwe nota aan de minister van Defensie. In deze nota werd een andere toon aangeslagen. Het nieuwe samenwerkingsverband voor de opvolging van de *Starfighter* was "de laatste kans voor de Europese vliegtuigindustrie […] om op het gebied van de moderne militaire vliegtuigproductie nog een rol van enige betekenis te kunnen spelen.[16] Uiteraard wilde de Koninklijke luchtmacht daaraan haar steentje bijdragen, maar dat zou "helaas […], gezien de benarde financiële toestand [bij Defensie in het algemeen en bij de luchtmacht in het bijzonder], bij lange na niet toereikend zijn om die fondsen voor deze ontwikkeling ter beschikking te stellen welke de Nederlandse bijdrage zullen worden verwacht."

Nou was de instandhouding van de Europese luchtvaartindustrie in de ogen van de directie materieel van de luchtmacht "primair ook geen luchtmachtbelang, doch veeleer een economisch en industrieel belang." Voor de Nederlandse bijdrage aan de ontwikkeling van het nieuwe toestel werden de kosten "door mij voorshands op 70 à 80 miljoen gulden geschat", zo liet de luchtmacht de politieke leiding weten.[17]

Zo'n groot bedrag was er binnen de toen geldende budgettaire kaders bij Defensie niet. In de Defensienota 1968, die op 20 juni 1968 aan de Tweede Kamer werd aangeboden, werden jaarlijkse verhogingen van het defensiebudget aangekondigd van 75 miljoen gulden voor 1969 en 95 miljoen voor 1970 en 1971. Dat was overigens niet voldoende om de financiële knelpunten in de defensieorganisatie op te lossen. In de Defensienota verwoordde minister Den Toom dat nogal zuinigjes als volgt: "Ondanks haar verontrusting over de ontwikkelingstendenties in de militaire situatie, is het de Nederlandse regering niet mogelijk de verzwaarde taak en verantwoordelijkheid van de Nederlandse zee-, land- en luchtstrijdkrachten in de gezamenlijke veiligheidshandhaving te verlichten door meer middelen daarvoor beschikbaar te stellen."[18] De Russische inval in Tsjecho-Slowakije in augustus 1968 bood het kabinet-De Jong een goede gelegenheid tot een extra financiële injectie van 225 miljoen gulden in de defensiebegroting in de jaren tussen 1969 en 1972.[19]

Op het moment dat over de ontwikkeling van een opvolger van de *Starfighter* moest worden beslist (april-mei 1968) ontbrak dus zekerheid over de financiële ruimte voor Defensie.[20] Staatssecretaris Duynstee vreesde daarom dat het door de luchtmacht genoemde bedrag van 70 tot 80 miljoen gulden als Nederlandse bijdrage aan de ontwikkeling van zo'n nieuw toestel veel te hoog was én als een visgraat in de keel van minister Den Toom zou blijven steken. Een telefoontje van de staatssecretaris naar de opsteller van de nota was voldoende om gedaan te krijgen dat dit bedrag tot vijftig à zestig miljoen gulden kon worden verlaagd.

Deze lagere inschatting van de Nederlandse bijdrage aan de ontwikkeling van de *Starfighter* vergrootte uiteraard de kansen op het doorgaan van het nieuwe project. De Defensienota gaf over deze kansen hoog op. De stafeisen voor de opvolger van de *Starfighter* waren opgesteld, "waarbij een bijzondere nadruk wordt gelegd op de conventionele capaciteit in een beperkt conflict." De "aan dit nieuwe Europese 'post 1975' vliegtuig te stellen eisen" waren volgens de Defensienota reeds overeengekomen tussen "de Italiaanse, Duitse en Belgische luchtmachten. Daarnaast wordt serieuze belangstelling voor dit probleem [sic!] ondervonden van Canadese, Engelse en Noorse zijde." Voor minister Den Toom gold dat "een geheel Europese ontwikkeling en produktie […] in dit overleg een uiterst voorname rol" speelt.

Achter deze geruststellende bewoordingen heersten onzekerheid en onrust. Dat gold allereerst voor de financiële verplichtingen van Nederland. Volgens minister Den Toom waren voor de jaren 1968 en 1969 voor het Nederlandse aandeel al "gelden opgebracht". Maar omdat "nog geen voldoende inzicht bestaat in de levensvatbaarheid van het project en in het totaal van de research- en ontwikkelingskosten, is een en ander nog niet afgerond en zijn derhalve verdere bedragen 'pro memorie' gesteld." Wel liet minister Den Toom tussen de regels door weten dat deze research- en ontwikkelingskosten uiteraard niet uitsluitend ten laste van de defensiebegroting konden worden gebracht.[21] Maar hij liet na daarvan een breekpunt te maken.

5.2.2. Britse maatvoering

De tweede ontwikkeling betrof het in elkaar passen van de operationele wensen en eisen van de Duitse en Britse luchtmachten. Die lagen ver uit elkaar. De Nederlandse luchtmacht keek voortdurend de kat uit de boom. De Duitse wens te beschikken over een eenvoudig, licht en goedkoop toestel voor de ondersteuning van grondoperaties viel niet te rijmen met de Britse opvattingen. Groot-Brittannië wilde een gecompliceerd, middelzwaar gevechtsvliegtuig dat in staat zou zijn diepe penetraties in vijandelijk gebied uit te voeren. Daarvoor was het nodig over

een groot vliegbereik te beschikken en moest het toestel in staat zijn de vijandelijke luchtverdediging, jachtvliegtuigen én geleide wapens, te ontwijken. Dat vereiste uiterst geavanceerde elektronica en naast de piloot ook nog een navigator.

De samensmelting van deze 'requirements' voor een 'multi role aircraft' was een gebed zonder end. De discussie over een beheersbaar en gezamenlijk pakket van 'requirements' werd bovendien belast door Britse eisen ten aanzien van de werkverdeling binnen het consortium en zelfs de leiding van het project. Hoewel de Nederlandse luchtmachtvertegenwoordiger zich toen al op het standpunt stelde dat het onmogelijk was "das weite Spektrum der Rollen bis hin zum Interdiction/Strike auf eine operationable militärische Forderung zu verdichten", ondertekende Nederland het 'Memorandum of Understanding' voor de ontwikkeling van het 'Multi Role Combat Aircraft', de *MRCA*.

Van de zes bij het project betrokken landen gaven vier op 17 juli 1968 in Rome hun zegen aan het project: Duitsland, Groot-Brittannië, Italië en Nederland. De plechtige ceremonie werd overschaduwd door twee gebeurtenissen. In de eerste plaats moest tot het laatste moment worden onderhandeld over de 'requirements'. Met name Groot-Brittannië poogde hardnekkig zijn positie veilig te stellen. Waar duidelijke uitspraken niet mogelijk waren, werden vrij algemene bezweringsformules in het ´memorandum' opgenomen. Tot vlak voor de ondertekening bleef onduidelijk welke bijlage met 'requirements' bij de te ondertekenen documenten hoorde. Daarnaast lieten België en Canada weten later te beslissen over deelname. De voor latere toetreding gestelde termijn van twee maanden lieten ze echter voorbijgaan zonder hun handtekening te plaatsen onder het 'Memorandum of Understanding'. Het *MRCA*-project was geboren.

Met het vertrek van Canada op 22 oktober 1968 en België op 31 oktober 1968 was de Britse positie in het project nog dominanter geworden. Dat kwam aan het licht bij de uitwerking van de 'requirements' en van de technische eigenschappen van het nieuwe toestel. Al op 16 augustus 1968 constateerde de Duitse chef van de luchtmachtstaf, luitenant-generaal Johannes Steinhoff, dat de ontwikkeling van de *MRCA* steeds meer afdreef in de richting van de Britse specificaties. Het toestel zou veel zwaarder en complexer worden dan het 'Neues Kampfflugzeug' en wat de kosten betreft werd rekening gehouden met een overschrijding van minstens 75 procent.

Ook in de maanden daarna slaagden de Britten erin de ontwikkelingen van het project volgens hun wensen te laten verlopen. Op 9 oktober 1968 bogen de chefs van de luchtmachtstaven van de vier *MRCA*-landen over de definitie van het project. Weer werd met een naar verschillende kanten uit te leggen compromis ingestemd: "the Chiefs of Airstaff agreed to study the technical feasibility of the development of one basic aircraft on the basis of the agreed objectives […]. The study should furthermore incorporate a dual seater, derived from the single seater with or without thrust reverser to meet the UK requirements […]."[22]

De inkt van dit compromis was nog niet droog of het touwtrekken tussen aan de ene kant Groot-Brittannië en aan de andere kant Duitsland en Nederland begon weer. Tijdens een bijeenkomst in Londen op 15 oktober 1968 stonden Duitsland en Nederland weer tegenover Groot-Brittannië: "van Engelse kant werd vastgehouden aan een oplossing, waar het 2-zitterprojekt de belangrijkste studie vormde, welke studie in Engeland diende plaats te vinden gedurende 1969. Het daaruit af te leiden 1-zitterprojekt zou dan vervolgens aan de Industriële Groep in München kunnen worden overgedragen."

De Nederlandse delegatie in Londen zag, met de Duitsers in haar kielzog, de bui al hangen: "men [krijgt] in ieder geval met een duurder 1-zitterprojekt te maken." Niet kon worden uitgesloten dat "eind 1969 zou moeten worden geconstateerd, dat het 1-zitterprojekt ook om andere redenen dan financiële onacceptabel zou zijn." Achter deze machinaties vermoedde de

Nederlandse luchtmacht de belangen van de Britse luchtvaartindustrie, met name de British Aircraft Corporation. Uit het verslag van de luchtmacht is op te maken dat van Nederlandse zijde ernstig werd getwijfeld aan de standvastigheid van de Duitse onderhandelaars. De Duitse luchtvaartindustrie was nog steeds in opbouw, miste ervaring met moderne luchtvaarttechnologische ontwikkelingen en zou daarom kunnen zwichten voor de Britse aandrang in het project het voortouw te leggen in Britse handen. Bovendien was de Duitse materieeldirecteur ziek. De luchtmacht vreesde dat de Britse onderhandelaars diens vervanger makkelijk in de luren zouden kunnen leggen en "kringen [zouden kunnen] draaien om [hun] Duitse tegenspeler".

Nog voordat minister Den Toom kon ingrijpen in deze snel op elkaar volgende ontwikkelingen, sneed de Britse minister van Defensie, Dennis Healey, hem de pas af. Healey, een sluw en handig politicus, gold in zijn eigen land als "the best Prime Minister Britain never had". In een brief aan "Lieutenant-General W. den Toom" van 16 oktober 1968 probeerde Healey bij zijn Nederlandse ambtgenoot de ergste zorgen over het project weg te nemen.

Door stom toeval was Nederland in deze fase van het project afwezig bij hoog politiek overleg over de ontwikkeling van de *MRCA*. Op 10 en 11 oktober 1968 ontmoetten de ministers van Defensie van een groot aantal landen elkaar in Bonn voor een bijeenkomst van de Nucleaire Plangroep van de *NAVO*. Deze groep functioneerde in die tijd nog op grond van een roulerend lidmaatschap van de (kleinere) *NAVO*-landen. Nederland ontbrak dus bij de en marge van deze bijeenkomst gehouden beraden over de *MRCA* tussen de Duitse en Britse ministers van Defensie.

Healey legde minister Den Toom in zijn brief nog eens uit dat de Britten het *MRCA*-project zagen “as one of the major elements in developing a closer European identity.” Vanwege dit grote, politieke belang “we must make the compromises that are inevitable for any truly collaborative project.” Op dat vlak had Groot-Brittannië bij de opstelling van de ‘requirements’ al meer water bij de wijn gedaan dan de andere consortiumlanden: “as you know we have agreed both to reduce our range requirements and to accept – for the sake of collaboration – certain additional performance requirements.” Wat dat laatste betreft ging het om veranderingen die voor de Britten niet van belang waren en hen meer zouden kosten dan de kosten van de Britse wensen ten aanzien van het bereik voor de andere partners. Bovendien zou de inwilliging van de Britse wensen meer dan genoeg worden gecompenseerd door de Britse bijdrage aan de ontwikkeling van de *MRCA* en door de lagere stuksprijs als gevolg van de mede dankzij de Britse deelname hogere productie van het nieuwe toestel.

Vervolgens kwam in de brief van minister Healey de aap uit de mouw. De Britten maakten zich ongerust over de afspraken tussen British Aircraft Corporation en Messerschmitt–Bölkow in het kader van dit project. Healey pleitte ervoor de British Aircraft Corporation te belasten met het ontwerp van de *MRCA*. De productie van de *MRCA* in de tweezitterversie zou dan in Groot-Brittannië moeten worden geconcentreerd, de productie van de eenzitter in München: “[This] would give the German industry the scope and the challenge it needs to develop its resources in this area of technology.”[23]

De luchtmacht vreesde op datzelfde moment dat de *MRCA* “een technisch wonder óf een monster” zou worden.[24] De brief van minister Healey fungeerde daarbij als een aansporing om de “belangrijkste controverses tussen UK en Consortium” nog eens op een rijtje te zetten. De meest essentiële tegenstellingen betroffen in eerste instantie de gelijktijdige ontwikkeling van een eenzitter- en een tweezitterversie van de *MRCA*. Omdat bij het ontwerp van de MRCA uitgegaan was van de tweezitterversie, zou de eenzitterversie “qua sterkte overgedimensioneerd zijn en derhalve te zwaar resp. te kostbaar worden.” Daarnaast verschilden de landen van het consortium over de industriële aanpak van het project. De Britten voelden er niets voor de

ontwikkeling en productie van de MRCA volledig te concentreren in München. Bij de Nederlandse luchtmacht leefde de vrees dat als voor de uitwerking van het ontwerp zou worden gekozen voor plaatsing van de 'Engineering Division' in het Britse Warton, de verdere ontwikkeling niet meer zou kunnen verplaatst naar München. De Nederlanders waren bang voor Britse overheersing van het project in deze ontwikkelingsfase én dus ook voor een bijbuiging van de aan het nieuwe toestel te stellen eisen overeenkomstig de Britse wensen.[25]

Klaarblijkelijk speelde bij de Nederlandse chef van de luchtmachtstaf de gedachte dat ook de Duitse luchtmacht zich even fel zou opstellen tegen het Britse overvragen. Luitenant-Generaal Wolff ging er in ieder geval vanuit dat Groot-Brittannië tegen een gesloten front van Duitsland en Nederland zou aanlopen en dan wellicht het consortium zou verlaten. In dat geval moest meteen een nieuw consortium worden gevormd. Hetzij door enigerlei vorm van samenwerking met Frankrijk en Dassault, hetzij door aansluiting te zoeken bij Ling-Temco-Vought en Northrop, hetzij door de know-how van SAAB te betrekken in het project.[26]

Niet Groot-Brittannië, maar Nederland beet in het stof. Tijdens een bijeenkomst van 'ministeriële gedelegeerden' van de *MRCA*-landen op 15 november 1968 in Bonn stond Nederland zo alleen, dat staatssecretaris Duynstee het advies kreeg "in ernstige overweging te nemen het project zo spoedig mogelijk te verlaten." Weliswaar werden redenen van financiële aard daarvoor aangevoerd, maar de hoofdreden lag in "het verloop van de *MRCA*-onderhandelingen, culminerend in de vergadering van de ministeriële gedelegeerden op 15 november te Bonn."[27]

5.3 Uit het MRCA-project?

De reactie van staatssecretaris Duynstee op het advies van de luchtmacht om uit het *MRCA*-project te stappen kan worden afgeleid uit een bezoek van de staatssecretaris en de luchtmachttop aan Frankrijk. In het diepste geheim presenteerde de top van Avions Marcel Dassault eind november 1968 aan hun Nederlandse gasten een alternatief voor de *MRCA*: de *Mirage IIIG*. Voor dit ontwerp had Marcel Dassault gebruik gemaakt van de voor het 'Neues Kampfflugzeug' gestelde eisen, die hem door luitenant-generaal Johannes Steinhoff ter hand waren gesteld. De kosten van de *Mirage IIIG* zouden drie miljoen dollar bedragen op grond van de verwachting dat duizend toestellen zouden worden verkocht. Het toestel zou vanaf 1 april 1975 leverbaar zijn. Hoewel weliswaar van een geheel nieuw ontwerp sprake was, was wat de motor betreft gekozen voor de bestaande Pratt & Whitney TF-30 motor. Bang om hun nieuwste vinding bloot te stellen aan de nieuwsgierigheid van hun concurrenten in het *MRCA*-consortium kreeg de Nederlandse delegatie op het hart gebonden niets "aan de Engelsen door te geven". Het bij de presentatie van het ontwerp van de *Mirage IIIG* gebruikte informatiemateriaal moest in de fabriek van Avions Marcel Dassault achterblijven.

Staatssecretaris Duynstee meende dat de Franse plannen wellicht konden worden betrokken in de verdere ontwikkeling van het *MRCA*-project. Politiek opvallend vond hij dat het Franse toestel met een motor van Amerikaanse makelij zou worden uitgerust: "in wezen [zou] dit "Franse" toestel gezien kunnen worden als een "Atlantisch" toestel."[28]

Een soortgelijke 'avance' ging van Frankrijk uit naar Duitsland. In februari 1969 bood de Franse minister van Defensie zijn Duitse collega aan gezamenlijk een gevechts- en een lesvliegtuig te ontwikkelen. Het aanbod voor de ontwikkeling van een nieuw gevechtsvliegtuig volgde op besprekingen tussen Avions Marcel Dassault en Messerschmitt-Bölkow om op basis van het ontwerp voor het 'Neues Kampfflugzeug' een prototype te bouwen van een *Mirage IIIG2/NKF*. De *Luftwaffe*, die Dassault zelf had voorzien van de benodigde technische gegevens, toonde zich enthousiast over het Franse aanbod. Maar in Bonn heerste ook de nodige

achterdocht, omdat Frankrijk vaag deed over de eigen aanschaf van de door Dassault te bouwen gevechtsvliegtuigen.

In Londen werd met belangstelling kennis genomen van de door Frankrijk aangedragen mogelijkheid om de drie grootste Europese luchtvaartindustrieconglomeraten door een gemeenschappelijk programma aan elkaar te verbinden. Maar tegelijkertijd waren de Britten afkerig van het idee dat de *Mirage IIIG* de basis van het nieuwe toestel zou worden en de ontwikkeling en productie onder Franse leiding zouden komen te staan. De Franse toenadering werd gezien als een doorzichtige poging een streep te halen door het *MRCA*-project door Duitsland uit het consortium los te weken. Toen in het voorjaar van 1969 bekend werd dat Frankrijk een soortgelijke tactiek jegens Italië en Nederland had gevolgd, ging het *MRCA*-consortium door op de ingeslagen weg.[29]

5.3.1. De laatste kans voor de Nederlandse deelname aan de MRCA

Dat gold ook voor Nederland. Minister Den Toom en staatssecretaris Duynstee deden nog een poging om de Nederlandse deelname aan het *MRCA*-project van een solide financiële ondergrond te voorzien. Daarbij benaderden zij het project vanuit een andere dan de tot dan gebruikelijke, puur militair-technische invalshoek. Naar hun mening was met het welslagen van een gemeenschappelijk Europees gevechtsvliegtuig het voortbestaan van de Europese luchtvaartindustrie in het geding.

De luchtvaartindustrie in de Verenigde Staten had in 1966 een omzet van maar liefst 23,8 miljard dollar. Van de in de Amerikaanse industriële sector werkzame beroepsbevolking was zes procent in dienst van een van de luchtvaartindustrieën. De cijfers voor Europa staken hierbij schril af. De totale omzet in 1966 bedroeg 3,5 miljard dollar en voor Europa was het aandeel in de in de industriële sector werkzame beroepsbevolking minder dan een procent. Het *MRCA*-project kon niet alleen een forse impuls geven aan de luchtvaartindustrie in Europa. Ook was het project een hefboom om een einde te maken aan de versnippering van de vele luchtvaartbedrijven in de verschillende Europese landen.

Bij uitstek was de militaire luchtvaartindustrie – een tweede argument van Den Toom en Duynstee – een aanjager voor de civiele luchtvaartindustrie. Daarnaast pleitten politieke en militaire overwegingen voor Nederlandse aansluiting bij zo'n gemeenschappelijk project. Dankzij de Britse deelname kon met dit project "een politiek-militaire brug naar het Verenigd Koninkrijk worden geslagen." Bovendien opende dit project de weg naar "een gemeenschappelijk Europese strategie, tactiek en filosofie […] ten aanzien van het begrip luchtoorlog." Dat hield ook in gemeenschappelijk onderhoud, een gezamenlijke en identieke logistieke ondersteuning, een gezamenlijke vliegeropleiding en "financieel voordeel op langere termijn."

Voor het Nederlandse aandeel in de ontwikkelingskosten, tachtig miljoen gulden oftewel 2,5 procent van 3,2 miljard gulden, was binnen de defensiebegroting voor 1969 maar zes miljoen gulden opgenomen. Voor de daaropvolgende jaren was zelfs geen enkele reservering voorzien. Minister Den Toom en staatssecretaris Duynstee benaderden daarom de ministers van Financiën, van Verkeer en Waterstaat en van Economische Zaken en brachten hen op de hoogte van hun voornemen om op afzienbare termijn de financiering van de Nederlandse deelname aan het *MRCA*-project in de ministerraad ter sprake te brengen.[30] De bedoeling was om een bedrag van jaarlijks vijftien miljoen gulden over een periode van vijf jaar los te peuteren bij de andere ministeries.

Nader ambtelijk overleg tussen de aangeschreven ministeries en Defensie leerde dat de door minister Den Toom en staatssecretaris Duynstee gebruikte cijfers deels niet klopten en deels veel vragen opriepen. Zo werden plots nieuwe, veel lagere bedragen gebruikt voor de

berekening van de ontwikkelingskosten. Lagen die aanvankelijk op 3,2 miljard gulden, in het overleg werd een bedrag van 2,3 miljard gulden gehanteerd. Ook was het onzeker geworden of Nederland een vast percentage van de ontwikkelingskosten voor zijn rekening moest nemen.

Een andere mogelijkheid was dat de Nederlandse bijdrage zou afhangen van het aantal aan te schaffen vliegtuigen. In dat laatste geval zou Nederland op basis van een aanschaf van honderd toestellen (op een totaal van 1200 *MRCA*-toestellen) ongeveer 190 miljoen gulden moeten bijdragen. Een complicatie hierbij was dat dit bedrag maar het topje van de ijsberg was. Aan de bijdrage van 190 miljoen gulden lag immers de veronderstelling ten grondslag dat Nederland in 1974 zou besluiten tot aanschaf van honderd *MRCA*-toestellen. De stuksprijs lag volgens de in het overleg gebruikte gegevens op 15 tot 16,5 miljoen gulden.

Dat schoot de minister van Financiën, Johan Witteveen, in het verkeerde keelgat. Volgens hem leek het op dat moment "practisch uitgesloten, dat een in 1974 te plaatsen bestelling voor nieuwe vliegtuigen van ongeveer 1,5 miljard gulden (vermoedelijk een hoger bedrag) binnen de grenzen van de ter beschikking van de Luchtmacht staande middelen kan worden opgevangen.". Niet alleen kondigde minister Witteveen aan dat zijn departement zich van "medewerking aan het onderhavige project [zal] moeten onthouden", maar de bewaker van 's Rijks schatkist hield de minister van Defensie ook voor dat in 1974 zou kunnen worden besloten om "de bestelling niet te plaatsen".[31]

Nog voordat de andere ministers konden reageren op de verwarrende uitkomsten van het ambtelijke overleg en de door minister Witteveen opgeworpen blokkade staken nieuwe problemen in het *MRCA*-project een spaak in het wiel.

Weliswaar hadden de chefs van de luchtmachtstaven in december 1968 hun goedkeuring gehecht aan de "staff objectives" voor de twee uitvoeringen van het *MRCA*-toestel, maar dit compromis bleek – zoals te verwachten was – voor velerlei uitleg vatbaar. Duitsland had daarom aangedrongen op een nadere studie naar de verlaging van de landingssnelheid.[32] Dat was nodig voor landingen op korte landingsbanen. Groot-Brittannië wilde het afstandsbereik vergroten en Italië wilde verder onderzoek naar de mogelijkheden om op grote hoogte sneller te vliegen. Nederland "verzocht bestudering van alle mogelijke kostenverlagende factoren."

Deze onderzoeken maakten deel uit van een verdere uitwerking aan de hand van de 'staff objectives' van de twee uitvoeringen van de *MRCA*. Op 1 februari 1969 presenteerden British Aircraft Corporation en Messerschmitt-Bölkow hun bevindingen. Door tijdgebrek hadden zij hun ontwerpen voor de twee uitvoeringen niet op elkaar kunnen afstemmen. Er waren als het ware twee verschillende vliegtuigmodellen uitgewerkt. Wel hadden ze in hun modellen rekening gehouden met de Duitse, Britse en Italiaanse wensen. Die hadden alle geleid tot een forse gewichtstoename van het toestel.

Om dit probleem te ondervangen kwamen de Duitsers op de proppen met weer een nieuwe verandering van het vliegtuig. Zij stelden voor geen gebruik te maken van Rolls Royce motoren van Britse makelij, maar Pratt & Whitney motoren van Amerikaanse origine. Deze laatste waren het nieuwste snufje op motorengebied. Minstens even belangrijk was dat ze een stuk lichter waren dan de Britse motoren, zodat de nieuwe gewichtstoename kon worden gecompenseerd door de keuze voor andere motoren. Deze oplossing leidde tot twee nieuwe problemen. In de eerste plaats weigerden de Verenigde Staten de andere consortiumlanden te voorzien van de voor een evaluatie van de Pratt & Whitney motoren benodigde informatie. In de tweede plaats raakte het ter discussie stellen van de Rolls Royce motoren een gevoelige snaar in Groot-Brittannië. Rolls Royce was de enige Britse fabrikant van militaire straalmotoren en zou zo vele jaren ontwikkelings- en productiewerk op kosten van het *MRCA*-consortium mislopen.

Los van deze nieuwe problemen stelde Duitsland de 'operational objectives' waarover in december 1968 overeenstemming was bereikt ter discussie. Door het steeds maar weer stapje voor stapje toegeven aan de Britse wensen waren de operationele doelstellingen voor de *MRCA* fors in de richting van een door de Britten gewenste jachtbommenwerper verschoven. De mogelijkheden om met het nieuwe toestel luchtoverwicht op lage en middelbare hoogte te verkrijgen waren zo zeer naar de achtergrond verschoven dat de Duitsers met nieuwe eisen kwamen. Zij voerden in de discussie over de twee door de industrie uitgewerkte modellen als nieuwe prioriteit het bevechten van luchtoverwicht op.[33]

De nieuwe Duitse wens, waarmee overigens een Nederlands stokpaardje werd bereden, zorgde in Den Haag voor grote verwarring. Toen de Duitsers hun nieuwe prioriteit wilden bespreken op een bijeenkomst van de *MRCA*-landen op 19 februari 1969, schaarde Nederland zich aan de zijde van Groot-Brittannië en Italië en werd bij meerderheid van stemmen het Duitse voorstel niet besproken. Daarop eisten de Duitsers een nieuwe bijeenkomst, die werd vastgesteld op 5 maart 1969.

Omdat sprake was van een slepend conflict, waarbij de vraag aan de orde was of de stafeisen nu wel of niet definitief waren vastgelegd, had het geen zin met de andere ministeries door te gaan met het uitwerken van een financieringsregeling voor de Nederlandse bijdrage aan de ontwikkelingskosten. Dat was dan ook de strekking van een voorstel van staatssecretaris Duynstee aan minister Den Toom op 21 februari 1969.[34] Den Toom volgde dat advies op en wachtte af. De laatste kans op Nederlandse deelname aan het *MRCA*-project was zonder zo'n financieringsregeling verkeken.

5.3.2. Afscheid nemen is moeilijk

De door de Duitsers heropende discussie over de stafeisen voor de *MRCA* viel samen met twee andere ontwikkelingen. De eerste is reeds eerder vermeld. De Franse regering en Avions Marcel Dassault hadden contacten gelegd met de desbetreffende Duitse autoriteiten om te bezien of een verdere ontwikkeling van de *Mirage IIIG* zou kunnen leiden tot een aanschaf voor de Duitse krijgsmacht. Minister Den Toom vond de berichten over deze contacten serieus genoeg om daarvan melding te maken in de ministerraadsvergadering, waarin hij voor het eerst gewag maakte van zijn sterke twijfels over voortzetting van de Nederlandse deelname aan het *MRCA*-project.[35]

De tweede ontwikkeling had betrekking op de vorming van het consortium van luchtvaartbedrijven dat na goedkeuring van een haalbaarheidsstudie met de verdere ontwikkeling en productie van de *MRCA* zou worden belast. Deze haalbaarheidsstudie diende voor 1 juli 1969 te worden afgerond. De onderhandelingen over de vorming van zo'n industrieel samenwerkingscomplex hadden lang daarvoor moeten zijn afgerond. Daarvan was geen sprake.

Pas op 26 maart 1969 kwamen British Aircraft Corporation en Messerschmitt-Bölkow overeen om in München Panavia Aircraft GmbH op te richten. "British Aircraft Corporation en Messerschmitt-Bölkow namen elk een belang van een derde in de nieuwe firma, Fiat en Fokker elk een zesde. Ogenschijnlijk had Duitsland de leiding van het project. De thuisbasis was niet voor niks München, de leiding van het bedrijf lag in handen van de Duitser Gero Madelung. Duitsland dacht eraan maar liefst zeshonderd of misschien zelfs zevenhonderd *MRCA*-toestellen, de helft of zelfs meer dan de helft van het mogelijke aantal te produceren aantal toestellen, aan te schaffen. Groot-Brittannië driehonderd.

Maar achter de schermen woedde een hevige strijd over de feitelijke leiding van het project. Die werd – zo moest na enige tijd worden vastgesteld – gewonnen door de vertegenwoordigers van de Britse luchtvaartindustrie, die in de projectorganisatie sleutelposities innamen. Door de onenigheid tussen de chefs van de luchtmachtstaven over de precieze formulering van de

'operational objectives' waren belangrijke beslissingen over de uitwerking van het nieuwe vliegtuig verschoven naar de luchtvaartingenieurs. De Britten kregen een steeds dikkere vinger in de pap.

Op grond van de relatief geringe betekenis van Nederland voor het gehele *MRCA*-project was niet te verwachten dat Den Haag in deze in elkaar grijpende mengeling van problemen een beslissende of in ieder geval invloedrijke stem zou hebben. Per slot van rekening zou Nederland maar hooguit honderd van de naar verwachting 1200 te produceren *MRCA*-toestellen voor zijn rekening nemen. Op 18 april 1969 trok minister Den Toom aan de noodrem. Hij meldde in de ministerraad dat hij en marge van een NAVO-bijeenkomst met zijn Duitse en Britse collega's over de voortgang van het *MRCA*-project had overlegd.[36]

Van de voor Nederland belangrijke operationele eisen was weinig overgebleven sinds de toetreding van Groot-Brittannië tot het *MRCA*-project. Minister Den Toom had sterk de indruk gekregen dat Groot-Brittannië een al eerder bedacht ontwerp voor een nieuw toestel op kosten van een aantal andere Europese landen wilde laten uitwerken. Hij kondigde aan dat hij de ministerraad spoedig nader zou inlichten over dit project, waarbij hij ertoe neigde "zich uit deze samenwerking terug te trekken." Met deze voorwaarschuwing lokte Den Toom indringende vragen uit. Uit de notulen valt af te leiden dat in de ministerraad enige ongerustheid ontstond over het mogelijk wegvallen van de *MRCA*. Dat risico viel volgens minister Den Toom nogal mee: "De Zweden beschikken reeds over een gevechtsvliegtuig – de *Viggen* – dat aan onze operationele eisen voldoet." Verder had de Franse ambassadeur hem benaderd met de vraag "of Nederland belangstelling zou hebben voor de *Mirage [III]G*. Spreker heeft hierop geantwoord dat Nederland er bij de keuze van het nieuwe gevechtsvliegtuig vanuit gaat dat dit aan de operationele eisen moet voldoen, betaalbaar moet zijn en ook economisch aanvaardbaar, waarbij hij met name heeft gewezen op de compensatieorders."[37]

Den Tooms zelfverzekerdheid was de Britse minister van Defensie, Dennis Healey, niet ontgaan. Hij stuurde zijn Nederlandse collega "a personal message", die geheel volgens de diplomatieke regels werd overgebracht aan het ministerie van Buitenlandse Zaken. De Britse tijdelijk zaakgelastigde werd op 21 april 1969 op een steenworp afstand van het ministerie van Defensie ontvangen door de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, Hans de Koster.[38] De Britse minister was niet zo zeer gealarmeerd door zijn eerdere gesprek met Den Toom "when you told me that you had misgivings about the military characteristics of the *MRCA* and, indeed, that you might have to withdraw from the Consortium."

In dat gesprek had hij immers met Den Toom afgesproken dat "you would not take any final decision to withdraw without a meeting of the four Ministers concerned." Daarmee werden de vier ministers van Defensie van Groot-Brittannië, Duitsland, Italië en Nederland bedoeld. Veel meer was Healey geschrokken van de uitkomsten van een gesprek tussen de Britse chef van de luchtmachtstaf met zijn Duitse en Nederlandse collega's. Daar had generaal Wolff nieuwe Nederlandse eisen ten aanzien van de prestaties van het *MRCA*-vliegtuig op tafel gelegd. Het toestel moest in het Nederlandse luchtruim "sneller, wendbaarder en beter" zijn dan enig ander vliegtuig. De Britten beweerden dat dat niet te verwezenlijken was. Bovendien zou het optimaliseren van deze eisen het toestel onbetaalbaar maken.

De Nederlandse bezwaren kwamen Healey ongelegen. De net bereikte overeenstemming over de vorming van een internationaal industrieel samenwerkingsverband was nog broos. Minister Healey wilde op 6 mei 1969 met zijn collega-ministers van Defensie de volgende stap zetten en een nieuw 'memorandum of understanding' afsluiten, waarmee de vier landen zich aan het project politiek zouden binden. Met de nieuwe, door Nederland opgeworpen, problemen ontstond het gevaar dat ook Duitsland de technische uitgangspunten van de *MRCA* weer ter discussie zou stellen en het project verdere tegenslagen en tijdverlies zou oplopen. Weliswaar

had de Duitse chef van de luchtmachtstaf bij de besprekingen in Londen met zijn Britse en Nederlandse collega's ingestemd met de technische uitwerking van het *MRCA*-project, maar een dag na deze besprekingen had British Aircraft Corporation zonder overleg een nieuwe verandering in het ontwerp van de *MRCA* aangebracht, die ten koste ging van de wendbaarheid van het vliegtuig. De Duitse chef van de luchtmachtstaf was des duivels en was van plan de politieke leiding van zijn ministerie te laten weten dat de basis onder zijn instemming met het ontwerp was weggevallen.[39]

Om deze kettingreactie te voorkomen bood minister Healey aan een voorgenomen reis naar Bonn op dinsdag 22 april 1969 voor een gesprek met minister Den Toom op het toenmalige vliegveld Ypenburg te onderbreken.

De avond tevoren voerde minister Den Toom een gesprek met de 'Parlementaire Persclub", een nogal schimmig, in vertrouwelijke sfeer bijeenkomend gezelschap van een aantal op het Haagse Binnenhof werkzame parlementaire verslaggevers. Aan de ene kant het lidmaatschap van dit gezelschap prestigieus, maar aan de andere kant bracht de afgesproken vertrouwelijkheid voor de parlementaire journalisten de nodige complicaties met zich mee. Hun handen waren als het ware op de rug gebonden als tijdens zulke gesprekken het nieuws over de tafel rolde: ze konden er niet over schrijven. Ook niet als het onderwerpen betrof die ze al grotendeels hadden ontrafeld. Om die reden zagen verschillende redacties, waaronder die van *de Volkskrant*, van deelname aan zulke onderonsjes af.

Aan de vooravond van het gesprek met zijn Britse collega legde Den Toom aan de wel aanwezige leden van de Parlementaire Persclub uit dat het niet meer veel scheelde of Nederland zou zich uit het *MRCA*-project terugtrekken. Het voornaamste bezwaar was dat de *MRCA* tot veel meer in staat was dan de Koninklijke luchtmacht voor haar taken nodig dacht te hebben en daardoor dus te duur werd. Daar kwam dan nog bij dat Nederland wel aan de ontwikkeling van deze extra capaciteiten moest meebetalen. Ook noemde Den Toom in zijn vertrouwelijk gesprek de ruime keuze aan alternatieven die voorhanden waren als Nederland zich uit het *MRCA*-project zou terugtrekken: "Zowel de Zweedse *Viggen* als de Franse *Mirage G* beantwoorden vrij nauwkeurig aan de Nederlandse eisen. Bovendien is in Amerika nog de *F-14* in ontwikkeling die ook voor de opvolging van de *Starfighter* in aanmerking moet komen."[40]

Minister Den Toom zag voor de Nederlandse deelname aan de *MRCA* geen toekomst meer, tenzij een *MRCA*-uitvoering zou worden overeengekomen die van veel van zijn huidige extra capaciteiten zou zijn ontdaan en uiteraard ook een stuk goedkoper zou zijn.

Later die avond sijpelde in Den Haag door dat de volgende ochtend het dagblad *Trouw* uit de vertrouwelijke bijeenkomst met de minister van Defensie zou klappen. De volgende dag pakte *Trouw* inderdaad fors uit en kondigde aan dat Nederland uit het *MRCA*-project zou stappen.

Het krantenartikel maakte van Den Tooms toezegging aan Healey om met een definitief besluit te wachten tot overleg met de vier consortiumlanden een wassen neus. Tussen het artikel en Den Tooms uitspraken in het gesprek met Healey zat ook weing licht: Nederland zou zich uit het *MRCA*-project terugtrekken als de uitgewerkte modellen van het *MRCA*-toestel niet wezenlijk zouden veranderen en de prijs niet sterk omlaag zou gaan. Volgens de oorspronkelijke plannen zou het nieuwe *MRCA*-toestel negen miljoen gulden per stuk gaan kosten. Maar de kosten waren al zover opgelopen dat met een stuksprijs van 16,5 miljoen gulden rekening moest worden gehouden. Minister Healey sprak op Ypenburg overigens de verwachting uit dat in het verdere verloop van het project nog wel wat winst viel te behalen en dat van dat bedrag nog wel twee miljoen gulden af kon gaan.

Maar Den Toom ging niet overstag. Met Healey sprak hij af dat de ministers van Defensie van de vier consortiumlanden op 29 april 1969 op het vliegveld Wahn bij Bonn bijeen zouden komen om over de Nederlandse bedenkingen te spreken.[41] Den Toom was echter niet van plan van koers te veranderen. Op 23 april 1969 had hij de ministerraad een notitie ("Memorandum voor de Ministerraad Geheim") gezonden waarover twee dagen later in de ministerraad uitvoerig werd gesproken.[42] Hij bleef in deze notitie bij zijn voornemen uit het consortium te stappen, maar maakte daarbij een voorbehoud. Als de andere consortiumlanden ermee akkoord konden gaan om een eenvoudiger versie te ontwikkelen, dan wilde hij de stap van uittreding nog niet zetten en het consortium de benodigde tijd gunnen om de eenvoudigere versie op papier uit te werken. Hij dacht daarbij aan een uitstel van zes maanden: "een uitstel van een beslissing met slechts één of twee maanden is voor spreker niet aanvaardbaar, omdat het praktisch onmogelijk is in die tijd het *MRCA*-ontwerp om te werken." De ministerraad ging met die aanpak akkoord.[43]

Een week later meldde minister Den Toom in de ministerraad dat hij akkoord was gegaan met uitstel van een Nederlands besluit over het al dan niet verder deelnemen aan het *MRCA*-project. Het uitstel besloeg een periode van maximaal twee maanden. De overige drie consortiumlanden hadden bij monde van hun defensieministers laten weten dat zij hun regeringen zouden adviseren op 14 mei 1969 de nieuwe overeenkomsten te ondertekenen, op grond waarvan het project zou worden uitgewerkt. Van zijn partijgenoot, de minister van Financiën en vice-minister-president Johan Witteveen, kreeg Den Toom de stekelige vraag waarom de minister van Defensie akkoord was gegaan met een termijn van twee maanden, die hij een week eerder in de ministerraad niet aanvaardbaar had genoemd. Den Toom had zich, zo gaf hij toe, over de streep laten trekken "in verband met de labiele toestand in Frankrijk".

Niet alleen was president Charles de Gaulle de week daarvoor afgetreden, maar ook wilde de Franse minister van Defensie, Pierre Messmer, met de Duitse minister van Defensie, Gerhard Schröder, de mogelijkheden bespreken van een Franse toetreding tot het *MRCA*-project. Dat gesprek zou op 1 mei 1969, twee dagen na de bijeenkomst van de vier consortiumlanden op het vliegveld van Wahn, plaatshebben. Aan Den Tooms standvastigheid hoefden zijn collega's in de ministerraad niet te twijfelen: hij "had nu reeds willen besluiten de samenwerking te verlaten, maar hij kon moeilijk niet voldoen aan het verzoek van de andere ministers".[44]

In internationaal verband heerste een andere mening over de intenties van minister Den Toom. Op 1 mei 1969 waren in Londen de chefs van de luchtmachtstaven van de vier consortiumlanden bijeengekomen. De eerdere afwijzende houding van de Duitse chef van de luchtmachtstaf was onder politieke druk van minister Schröder en zijn staatssecretaris Karl-Günther von Hase bijgesteld. De *Luftwaffe* had zich verkeken op de uitgesproken opvattingen van de Duitse minister en staatssecretaris van Defensie over het belang en de betekenis van Groot-Brittannië, een van de vier bezettingsmachten op Duitse bodem, als internationale partner van West-Duitsland. De Duitse ambities met de 'Ostpolitik' waren niet bevorderlijk voor het op andere vlakken tegen de haren instrijken van Groot-Brittannië. Ook had de kritiek van de *Luftwaffe* op het *MRCA*-project geen enkele weerklank gevonden in de Duitse luchtvaartindustrie.

Tot de aangename verrassing van de Britse chef van de luchtmachtstaf, Sir John Grandy, had zijn Nederlandse collega op 1 mei 1969 gevraagd "for further staff talks about the *MRCA* between your experts and ours to begin." Dat had bij minister Healey weer geleid tot een sprankje hoop. Hij was in zijn nopjes door dit bericht van zijn chef van de luchtmachtstaf: "I very much hope that [these staff talks] will be fruitful and that you will in due course feel able to sign the Memoranda".[45]

Tijdens een bijeenkomst van een van de *MRCA*-werkgroepen in Den Haag op 7 mei 1969 werd het Nederlandse standpunt in de 'minutes' vastgelegd. Dat standpunt was niet bepaald afwijzend ten opzichte van het *MRCA*-toestel. Weliswaar werd benadrukt dat het nieuwe toestel naar Nederlandse maatstaven eenvoudig moest zijn en in voldoende aantallen moest worden geproduceerd. Maar daar stond tegenover dat de door Nederland gewenste taakuitvoering zo uitgebreid en verreikend was geformuleerd dat daarvan weer een opening naar verdere deelname aan het *MRCA*-project kon worden afgeleid.[46]

5.3.3. Het MRCA-project krijgt nog een kans

Voor de Nederlandse voorzichtigheid bestond uiteraard een goede reden. Het *MRCA*-project was niet ten onrechte aangeprezen als een unieke kans om de versplinterde Europese luchtvaartindustrie te bundelen en de verdere Europese samenwerking van een belangrijke stimulans te voorzien. Uitstappen uit het *MRCA*-project zou niet fataal zijn voor de Koninklijke luchtmacht. Het in de maak zijnde ontwerp van de *MRCA* was hoe dan ook niet de door de luchtmacht gewenste opvolger van de *Starfighter*. Maar de grote economische 'boost' van het *MRCA*-project was én bleef een uiterst sterke verleiding.

Die verleiding bleef de luchtmachtleiding bekoren. Op 9 juni 1969 verzamelde zich een klein, select gezelschap op de kamer van de chef van de luchtmachtstaf aan de 1ste Van den Boschstraat in het Haagse Bezuidenhout.[47] Daar, aan de achterkant van het huidige ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, bogen vier personen zich over een plan om het *MRCA*-project in twee delen op te splitsen. Het eerste deel zou betrekking hebben op het al bestaande project. Dat was voor Nederland "operationeel onaanvaardbaar en – zeker in die versie – te duur." Het tweede deel zou de ontwikkeling van een goedkoper vliegtuig zijn, dat "alleen geschikt [zou zijn] voor de air combat role".[48]

Een prettige bijkomstigheid van zo'n tweede programma zou zijn dat naast Duitsland, Groot-Brittannië en Italië ook andere landen zich bij dit tweede *MRCA*-project zouden kunnen aansluiten. Dat zou de ontwikkelingskosten drukken en zo zou ook het tweede Nederlandse probleem, de financiering van het eigen aandeel in de ontwikkelingskosten van het *MRCA*-project, worden opgelost. Naast luitenant-generaal Wolff en de voorzitter van de materieelraad, luitenant-generaal A.L. Cox, nam ook de president-directeur van N.V. Fokker, F.J.L. (Frits) Diepen, deel aan dit beraad. De vierde aanwezige was luitenant-kolonel mr. J.M.M. Maas, die met de opstelling van het verslag was belast.

Deze zijsprong werd nodig geacht omdat de Nederlandse wensen voor een versobering van het *MRCA*-ontwerp niet alleen op een Brits neen waren gestuit, maar ook waren afgeketst op Duitse en Italiaanse bezwaren. Wellicht zouden Italië en Duitsland belangstelling hebben voor een vliegtuig zoals Nederland dat in gedachten had, maar dan zou dat niet in plaats van, maar naast het al bestaande *MRCA*-project moeten komen. Minister Den Toom, die uiteraard goed op de hoogte was van de laatste manoeuvres van zijn chef van de luchtmachtstaf, meende te weten dat ook Noorwegen zich bij deze 'kleine landen'-variant van de *MRCA* zou willen aansluiten.

Voortzetting in deze vorm van de Nederlandse deelname aan het *MRCA*-project zou als voordeel hebben dat Nederland voor een dubbeltje op de eerste rij zou kunnen zitten: "Als Nederland aan het consortium zou blijven deelnemen, zullen wij alle resultaten krijgen van research en development (de kosten hiervan belopen 125 miljoen gulden, waarvan Nederland acht à tien miljoen gulden zal bijdragen)." Hoe minister Den Toom aan deze bedragen kwam, was niet echt duidelijk. Ze waren in ieder geval mist in de ogen van minister Witteveen van Financiën. Die herhaalde nogmaals dat het hem niet helder was "welke financiële consequenties een en ander zal hebben."[49]

Uiteindelijk kreeg minister Den Toom de handen van zijn collega's in de ministerraad op elkaar voor zijn plan het *MRCA*-project in tweeën op te delen. Op 20 juni 1969 boog de ministerraad zich over een nieuwe notitie van minister Den Toom. Den Toom had het nodige voorwerk gedaan bij zijn buitenlandse collega's. Zo achtte hij het "niet onmogelijk dat hem zal worden voorgesteld of de Nederlandse regering akkoord zou kunnen gaan met het zogeheten tweefasen-programma." Het tweefasen-programma was minder ambitieus dan de eerdere gedachte om naast de *MRCA* een tweede, geheel nieuw te ontwikkelen toestel te ontwerpen. Het ging daarbij om een "minder gecompliceerd en 'betrekkelijk' goedkoop vliegtuig", een aanpassing van al in voorbereiding zijnde projecten als de *Mirage F1*, *Mirage G, Northair [Northrop] 530, Lockheed 985* of *SAAB Viggen*. Geen nieuwe ontwikkeling, maar "een evaluatie" van een bestaand of elders in ontwikkeling zijnd toestel.

De kosten daarvan legde minister Den Toom niet langer bij zijn collega's. Hij had Theo Tromp, gevraagd bij de Nederlandse aan de luchtmacht gerelateerde industrieën en onderzoeksinstellingen na te gaan of die het benodigde bedrag van acht tot tien miljoen gulden op tafel zouden kunnen leggen.[50] Tromp was in 1945 in het derde kabinet-Gerbrandy twee maanden minister van Waterstaat geweest en vervulde bij Philips een topfunctie.

Tromps missie was er uiteraard op gericht om Nederland te laten deelnemen aan de volgende fase van het *MRCA*-project waarvoor een bedrag van acht tot miljoen gulden benodigd was. Als het nieuwe project zou slagen, zou Nederland te zijner tijd moeten beslissen over de aanschaf van dit nieuwe, lichtere en veel goedkopere toestel. Maar op dat punt aangekomen tekende minister Den Toom het doodvonnis voor de missie van Tromp. In de "financiële prognose van de Koninklijke luchtmacht voor de periode 1969-1980", een bijlage bij zijn voorstel, bleek dat in de financiële plannen van de Koninklijke luchtmacht geen ruimte zat voor wat voor vervanger voor de *Starfighter* dan ook. De investeringsplannen van de Koninklijke luchtmacht beliepen een veel hoger bedrag dan in de daarvoor bestemde financiële ruimte voorhanden was. De vervanging van de *Starfighter* kwam daar nog eens bovenop. Pas vanaf 1978 waren financiële mogelijkheden voor nieuwe, overigens bescheiden projecten voorhanden. Maar bij lange na was het voor de vervanging van de *Starfighter* benodigde bedrag van een miljard tot anderhalf miljard gulden in de luchtmachtboekhouding niet te vinden.

Tot overmaat van ramp leverde de rondgang van Tromp langs de Nederlandse luchtvaartindustrie en daaraan gerelateerde kennis- en onderzoeksinstituten niet veel op. Alleen Fokker was bereid "hiervoor een aantal van onze beste technici af te zonderen. De kosten van deze extra inspanning zullen wij tot een bedrag van 300.000 gulden geheel voor eigen rekening nemen."[51]

Beter ging het met de onderhandelingen over de meer bescheiden rol van Nederland in het *MRCA*-project. In de ministerraad van 27 juni 1969 kon minister Den Toom melden dat zijn Italiaanse en Duitse collega's hadden toegezegd aan de Nederlandse verlangens tegemoet te willen komen. Weliswaar niet voor de ontwikkeling, maar wel voor de evaluatie van een veel lichter, eenvoudiger toestel, dat dan in *MRCA*-verband in licentieproductie zou kunnen worden geproduceerd. Minister Schröder had zelfs aangeboden een vriendelijk woordje bij de Britse minister van Defensie te willen doen. Met minister Healey was in tegenstelling tot de Italiaanse en Duitse ministers geen rechtstreeks contact opgenomen.[52]

Op 1 juli 1969 maakte minister Den Toom het toen al bijna een jaar uitgestelde Nederlandse afscheid uit het *MRCA*-project op een persconferentie op de vliegbasis Ypenburg bekend. De toonzetting van Den Tooms boodschap was enerzijds zakelijk, anderzijds optimistisch en coöperatief. Het *MRCA*-project had zich ontwikkeld in een richting die voor de Nederlandse luchtmacht een vliegtuig zou opleveren dat te duur en te gecompliceerd zou zijn. Nederland wilde echter in het belang van het Nederlandse bedrijfsleven niet alle banden met het *MRCA*-

project verbreken. Een onderzoek naar de bruikbaarheid van Franse en Amerikaanse lichtere toestellen zou de weg kunnen banen naar licentieproductie van een toestel dat aan de eisen van luchtmachten, als de Nederlandse, zou voldoen. Nederland bleef op zoek naar een opvolger van de *Starfighter* dat acht tot tien miljoen gulden zou mogen kosten en in 1975 beschikbaar zou moeten zijn. Via deze achteringang hoopte Nederland tot medio 1970 aan het *MRCA*-programma deel te nemen en tegelijkertijd ook de volle vruchten te kunnen plukken van de inschakeling van de Nederlandse industrie bij de ontwikkeling en productie van het *MRCA*-toestel: "aan aanschaf van dit 'zware' type voor de Nederlandse luchtmacht wordt echter […] niet gedacht."[53]

Het Nederlandse voorstel voor een 'living-apart-together'-relatie met het *MRCA*-project was zo geraffineerd geformuleerd dat de Nederlandse intenties niet begrepen of - misschien wel beter gezegd – niet doorzien werden. Dat bleek tijdens een bijenkomst van de chefs van de luchtmachtstaven van de vier *MRCA*-landen op 15 juli 1969. Drie dagen later zag minister Den Toom zich gedwongen zijn Britse, Duitse en Italiaanse collega's per telegram nogmaals uit te leggen, dat Nederland weliswaar het *MRCA*-vliegtuig niet wilde aanschaffen, maar wel wilde blijven deelnemen aan de volgende fase van het project, waarin het ontwerp verder zou worden uitgewerkt ('definition-phase'). In deze fase zou moeten worden onderzocht "whether among existing projects under study or development there is a possibility to select out of these projects an aircrafttype that will respond to the requirement of this country and some of our partners as well as possible other countries for an eventual joint production in the context of our consortium prior to or simultaneously with the production of the *MRCA*."[54]

5.3.4. Het einde van de Nederlandse deelname

Aan het mistige misverstand tussen Den Toom en zijn collega's maakte minister Healey snel een einde. Op 21 juli 1969 stuurde Healey een onderkoelde reactie op Den Tooms telegram. Hij en zijn Italiaanse en Duitse collega's hadden Den Tooms vraag ("question") zorgvuldig bestudeerd. Daarbij ging Healey nog even in op het feit dat het ontwerp voor de *MRCA* voldeed aan de eisen die de vier landen [dus met inbegrip van Nederland] in december 1968 hadden onderschreven "and to which the Netherlands Government have proposed no formal amendment." Om uiteenlopende redenen, financieel en ook wat mankracht betreft, kon op de Nederlandse vraag naar "evaluating, developing and producing concurrently with the *MRCA* design" van een eenvoudiger en goedkoper toestel geen sprake zijn. Healey's brief kwam op 25 juli 1969 aan in Den Haag.[55] Een dag voordat de brief in Den Haag op het bureau van de minister belandde, wist Den Toom in de ministerraad te melden dat zijn Italiaanse en Duitse collega's wel met de ingewikkelde Nederlandse formule voor deelname aan en vertrek uit het *MRCA*-project konden instemmen, maar dat zijn Britse collega dwarslag. Het doek voor de Nederlandse deelname aan het *MRCA*-project was gevallen.

Op 28 juli 1969 maakte minister Den Toom bekend "nu te beslissen ermee te stoppen. We kunnen ook niet wachten, we moeten ook vooruit, we moeten ook aan het werk."[56]

5.4 Tussenstand

Bij het zoeken naar een opvolger van de *Starfighter* startte een aantal Europese landen een samenwerkingsproject: het *MRCA*-project. Anders dan bij de *Starfighter* wilden Duitsland, Italië, Nederland, België, Groot-Brittannië en gedurende korte tijd Canada een nieuw toestel ontwerpen en zelf bouwen. Op 5 maart 1968 begonnen de eerste besprekingen over de eisen die aan het nieuwe toestel zouden worden gesteld.

Voor de Nederlandse luchtmacht wogen de technische en operationele eisen zwaarder dan de industrieel-economische impuls die dit toestel voor de Europese luchtvaartindustrie zou betekenen.

Maar voor het project en dus ook voor de Nederlandse industriële deelname ontbraken voldoende financiële middelen. Dat werd de Nederlandse deelname uiteindelijk fataal. De ministers bleken niet bereid voldoende dekking te vinden voor de bekostiging van de Nederlandse bijdrage aan de ontwikkeling van de *MRCA*. De minister van Financiën onthield zijn goedkeuring aan de bestelling van het door de ministerraad gewenste aantal van honderd nieuwe toestellen.

Pogingen van de luchtmacht om de landen in het consortium te interesseren voor een 'lichtere' variant van de *MRCA*, die dan voor de Nederlandse luchtmacht in aanmerking zou komen, strandden op organisatorische en financiële bezwaren van Groot-Brittannië, Italië en Duitsland. Bovendien kon dit voorstel niet rekenen op steun van de Nederlandse minister van Financiën.

6. "In welke richting moeten wij onze beperkingen gaan zoeken?" Opnieuw op zoek (1969-1973)

6.1 Een uitgestoken hand

Nog voordat minister Den Toom op 28 juli 1969 de handdoek in de ring wierp en het vertrek van Nederland uit het *MRCA*-project aankondigde, doken nieuwe ideeën op over de opvolging van de *Starfighter*.

Na de Tweede Wereldoorlog nam de overheid het initiatief tot oprichting van het 'Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling'. Onder leiding van de Delftse hoogleraar H.J. van der Maas werd dit instituut belast met de wederopbouw van de tijdens de bezetting zo gehavende Nederlandse vliegtuigindustrie. Van der Maas ontpopte zich als een energiek pleitbezorger van de Nederlandse vliegtuigbouw en zorgde ervoor dat Fokker en andere bedrijven nooit tevergeefs een beroep op overheidssteun hoefden te doen. Ook bij het zoeken naar een opvolger van de *Starfighter* klom het 'Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling' op de barricades. Van der Maas kondigde op 25 juli 1969, drie dagen voor de persconferentie van minister Den Toom, aan dat "inmiddels een andere oplossing [wordt] gezocht voor de te zijner tijd noodzakelijke vervanging van de *Starfighter*."[1]

Het 'Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling' wilde "de Nederlandse vliegtuigindustrie en laboratoria" inschakelen bij zowel de ontwikkeling als productie van de opvolger van de *Starfighter*. Maar de mogelijkheden daartoe waren op de vingers van een hand te tellen. In feite maar op twee vingers. Bestaande vliegtuigtypes zouden kunnen worden aangepast aan de eisen van de luchtmacht. Daarbij ging het om de *Mirage F-1* en de *Viggen*. Verder kon de Nederlandse vliegtuigindustrie aanhaken bij de uitwerking van een pas in ontwikkeling zijnd ontwerp, "bijvoorbeeld het Lockheed ontwerp *CL 1195 serie 2*".[2]

Van der Maas bood zijn hulp voorzichtig aan. De al bestaande samenwerking van zijn instituut met de luchtmacht wilde hij niet in gevaar brengen. Maar tegelijkertijd was de uitgestoken hand van Van der Maas ook een kritische vingerwijzing. De Nederlandse deelname aan het *MRCA*-project was een fiasco geworden, omdat het niet was gelukt de voor een Nederlandse opvolger van de *Starfighter* te stellen eisen "te kwantificeren". Zo was de luchtmacht in het *MRCA*-project op een met groene zeep ingesmeerd hellend vlak terechtgekomen. Een dergelijke misstap kon Nederland zich geen tweede keer permitteren.

Staatssecretaris Duynstee vroeg de luchtmacht of hij met de door Van der Maas voorgestane aanpak kon instemmen. Het antwoord op die vraag bleef uit tot september 1969, bijna zes weken na Van der Maas' voorstel. De reactie van de luchtmacht maakt duidelijk waarom zo lang werd getalmd. De chef van de luchtmachtstaf voelde zich nogal stevig aangesproken door de voorzichtige kritiek van Van der Maas op het ontbreken van duidelijk geformuleerde Nederlandse eisen in het *MRCA*-project. "Aan die gedegenheid van de voorbereidende werkzaamheden heeft van Nederlandse zijde in de aanloopperiode van het *MRCA*-project wellicht [..] een en ander ontbroken", aldus luitenant-generaal Bertie Wolff.[3] "Een systematische opzet" achtte generaal Wolff in de tweede poging naar het vinden van een opvolger van de *Starfighter* "dringend gewenst". Maar hij wilde zich daarbij niet met huid en haar overleveren aan Van der Maas en diens instituut.

Binnen de luchtmacht – dus zonder bemoeienis van Van der Maas – moest eerst maar eens worden vastgesteld aan welke "operationele en technische kenmerken" de opvolger van de

Starfighter zou moeten voldoen. Pas daarna kon sprake zijn van de door Van der Maas voorgestelde ondersteuning: "een kleine werkgroep van specialisten van de luchtmacht en het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling, aangevuld met deskundigen van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium, […] voor een efficiënt en objectief marktonderzoek". Volgens Wolff "[kan] de dagelijkse leiding van de werkzaamheden in deze fase [een marktonderzoek] zonder bezwaar in handen liggen van het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling". De uitkomsten van het marktonderzoek zouden een nieuwe, tweede fase inluiden, waarbij de luchtmacht een steeds grotere greep op de verdere gang van zaken zou moeten krijgen. "Een hogere technicus van de Koninklijke Luchtmacht dient [dat] te worden toevertrouwd", zo trok generaal Wolff de regie over de tweede stap op weg naar de keuze van een opvolger van de *Starfighter* naar zich toe. "De beslissing over de uiteindelijke keuze van het te bouwen cq. aan te schaffen vliegtuig zal echter te allen tijde in handen van de Luchtmacht moeten blijven", zo meende de chef van de luchtmachtstaf.

"Geheel eens". Zo luidde het oordeel van staatssecretaris Duynstee over de aanpak die de luchtmacht voor ogen stond. Luitenant-generaal Wolff kreeg het verzoek een brief aan Van der Maas op te stellen. Het zoeken naar een opvolger van de *Starfighter* kon weer beginnen. Of in andere woorden, zoals op Prinsjesdag in 1969 te lezen was in de defensiebegroting voor het komende jaar: "De Koninklijke luchtmacht zal zich nu op de markt oriënteren welke vliegtuigprojecten voor vervanging van de *Starfighter* in aanmerking komen en zal daarbij trachten meerdere landen bij deze evaluatie te betrekken."[4]

6.1.1. Een financiële hobbel

Dat was makkelijker gezegd dan gedaan. De luchtmacht zat krap bij kas. Er waren onvoldoende financiële middelen voor de aanschaf van de opvolger van de *Starfighter*. Staatssecretaris Duynstee meende drie dagen na Prinsjesdag, op 19 september 1969 dat de financiële situatie bij de luchtmacht zelfs desastreus was: "de financiering van de opvolger van de *Starfighter* [zou de Koninklijke luchtmacht] voor nagenoeg onoplosbare financiële problemen stellen, zelfs bij een mogelijke verandering in de verdeelsleutel binnen het Departement van Defensie."[5] Met dat laatste werd bedoeld dat ook als ten koste van de marine en de landmacht tot een voor de luchtmacht gunstiger verdeling van de defensiebegroting zou worden besloten dat nog steeds onvoldoende zou zijn voor de aanschaf van een nieuw vliegtuig.

Duynstee zocht een uitweg in een andere richting. De luchtmacht wilde in een relatief korte periode, een jaar of vijf, de *Starfighter* vervangen. De nieuwe vliegtuigen zouden tussen 1975 en 1980 worden afgeleverd. Duynstee rekende de leden van de Luchtmachtraad voor dat met de aanschaf van 120 nieuwe vliegtuigen al gauw 2,5 miljard gulden gemoeid was. Hij hanteerde daarbij een aanschafprijs van vijftien miljoen gulden voor het nieuwe vliegtuig en 7,5 miljoen gulden bijkomende kosten per toestel. Per jaar zou 600 tot 700 miljoen gulden nodig zijn voor de aanschaf van de opvolger van de *Starfighter*. "Mijn conclusie uit het bovenstaande is dat het tendeert naar het irreële om onze planning op een zo grote investeringsmarge te baseren en dat het vervangingsproject *Starfighter* daarom op financiële gronden over een aanmerkelijk langere termijn zal moeten [onderstreping door Duynstee] worden uitgesmeerd."

Of dat operationeel en technisch mogelijk zou zijn, moest de luchtmacht van staatssecretaris Duynstee op korte termijn uitzoeken. Om een handje te helpen raadde Duynstee de luchtmacht aan de verschillende (en nogal uiteenlopende) taken van de *Starfighter* onder de loep te leggen. De (nucleaire en conventionele) aanvalstaken, de verkenningstaak en de rol van de *Starfighter* in de luchtverdediging waren naar de mening van de staatssecretaris zo gevarieerd dat "er operationeel gezien geen bezwaren zouden zijn tegen een zeer geleidelijke invoering van het nieuwe type." Oudere toestellen zouden voor de eenvoudiger taken, toestellen met veel minder vlieguren met de zwaardere taken kunnen worden belast. Duynstee pleitte dan ook voor een "traag productieschema" voor de vervanging van de *Starfighter*. Daarmee zou het "tevens

interessant [worden] om de mogelijkheid te bezien van koppeling van dit project aan dat van de opvolger van de *NF-5*." Deze koppeling zou het nadeel van een langer uitgesmeerde vervanging van de *Starfighter* wegnemen en zo "zou Fokker een min of meer continue, gelijkmatige productie, wellicht geschraagd door boeteclausules, in het vooruitzicht kunnen worden gesteld. In vergelijking met de vroegere, stootsgewijze, programma's moet dit kostenbesparend werken."

Naast de voordelen voor de luchtmacht en Fokker zag Duynstee in de door hem voorgestane aanpak nog een ander, even belangrijk voordeel. Als bij de vervanging een 'salamitactiek' zou worden gevolgd zouden "opeenvolgende kabinetten psychologisch gemakkelijker [de aanschaf van nieuwe vliegtuigen] accepteren." Om binnen de luchtmacht elke twijfel over en weerstand tegen zijn ideeën te ontmoedigen sloot Duynstee zijn pleidooi af met de waarschuwing dat "van de vervanging van de *Starfighter* het zijn of niet zijn van de luchtmacht afhankelijk is".

6.2 De filosofie van de luchtmacht

Wie zo duidelijk wordt geconfronteerd met de vraag naar de 'raison d'être' van zijn organisatie kan alleen overleven met behulp van een diepgeworteld besef van de eigen drijfveren, dat wil dus zeggen een 'filosofie'.

Eind 1969 boog de luchtmacht zich over het hoe en waarom van "de taak en de samenstelling van de Tactische Luchtstrijdkrachten". Voor de taak, of beter gezegd de taken, greep de luchtmacht terug op een doctrine die gericht was op ondersteuning van "de andere strijdmachtcomponenten tot het bereiken van het gemeenschappelijk doel, te weten het zeker stellen van de integriteit van het *NAVO*-gebied door een vijand te weerhouden van een gewapende aanval of van het doorzetten, c.q. escaleren van een eventueel ingezette aanval, dan wel zonodig de vijand terug te drijven of militair te verslaan."[6] Een hele mond vol. In praktische zin kwam dit erop neer dat de luchtstrijdkrachten de volgende taken hadden:

- verovering van het luchtoverwicht door:
  (1) counter-air, de uitschakeling van de vijandelijke luchtstrijdkrachten op de grond;
  (2) air combat-missions (luchtgevechten);
  (3) luchtverdediging.
- interdictie (aanvallen op vijandelijke doelwitten op het vijandelijke grondgebied);
- close air-support (steun aan de eigen strijdkrachten op de grond);
- luchtverkenning.

De volgorde van deze vier hoofdtaken was in de visie van de luchtmacht afhankelijk van "de gevechtssituatie". Van belang voor de 'filosofie' van de Koninklijke luchtmacht waren daarnaast de geldende bondgenootschappelijke strategie van het aangepaste antwoord en de geografische ligging van Nederland. Een andersoortige belangrijke factor bij de vaststelling van de aard en omvang van de Nederlandse luchtstrijdkrachten was de budgettaire ruimte.

De strategie van het aangepaste antwoord leek in de ogen van de luchtmacht toegesneden op de inzet van tactische luchtstrijdkrachten: "De minst onwaarschijnlijke vijandelijke actie zal gelegen zijn in het laagste deel van het conventionele spectrum, variërend van grensincidenten tot locale vijandelijke acties." Het antwoord daarop zouden "luchtoperaties beperkt […] tot het gevechtsgebied" zijn. Luchtoperaties zouden moeten worden uitgevoerd "ter ondersteuning van zijn grondstrijdkrachten" en zouden moeten bestaan uit "verkenningen en het veroveren van het plaatselijke luchtoverwicht boven het gevechtsterrein, alsmede 'close support' en beperkte interdictie binnen het gevechtsgebied."

Maar ook als zo'n plaatselijk conflict uit de hand zou lopen, zou de nadruk blijven liggen op inzet van luchtstrijdkrachten. Weer was een sleutelrol toebedeeld aan de verovering van het luchtoverwicht, dit keer om 'counter air'-operaties uit te voeren: "een zeer grote inspanning […] met grote aantallen vliegtuigen." Niet uitgesloten was dat de vijand door het verspreid, verdekt en onder zware bescherming opstellen van zijn luchtstrijdkrachten en zijn ongekend sterke luchtverdediging deze aanvalsgolf zou doorstaan en in het luchtruim zou moeten worden bestreden.'Air combat' (luchtverdediging) kan "in dit stadium van het gevecht nog wel eens zeer belangrijk zijn."

Mocht het conflict escaleren, dan kon ook in deze fase op de luchtstrijdkrachten worden gerekend. Onderscheppingen op grote hoogte van vijandelijke toestellen, aanvallen op vijandelijke doelwitten tot ver in het achterland van de vijand en verkenningen zouden de inzet van de luchtstrijdkrachten in die fase van het conflict kenmerken. Niet ondenkbaar was dat kernwapens zouden moeten worden ingezet. Dat zou een omschakeling in de rol van de luchtstrijdkrachten betekenen: van conventionele naar nucleaire missies.

Wie de logica van het hier geschetste scenario op zich laat inwerken, zou als de beste oplossing voor Nederland als opvolger van de *Starfighter* een vliegtuig kiezen dat "alle taken op optimale wijze zou kunnen vervullen." Bij zo'n vliegtuig, een 'multi-role aircraft', gingen de gedachten meteen naar de *MRCA*. Hier botste de filosofie met de werkelijkheid. Nederland had het *MRCA*-project vaarwel gezegd en was op zoek gegaan naar een eenvoudiger alternatief. Uit die netelige situatie bevrijdde de luchtmacht zich door aansluiting te zoeken bij een 'hogere filosofie', in dit geval de naar de Amerikaanse opperbevelhebber in Europa genoemde 'Norstad-doctrine'. Lauris Norstad was een ambitieuze luchtmachtgeneraal die in de Tweede Wereldoorlog indruk op generaal Dwight Eisenhower had gemaakt. Norstad was voorstander van de keuze van de Europese bondgenoten voor relatief eenvoudige gevechtsvliegtuigen, die verschillende taken zouden kunnen uitvoeren en dankzij hun simpele en dus goedkope uitvoering in grote aantallen konden worden aangeschaft.

Voor de Nederlandse luchtmacht betekende dit dat "een lange afstandscapaciteit niet vereist is in Centraal Europa". In andere woorden: "deze uitspraken [van generaal Norstad] sterken de Koninklijke luchtmacht in haar filosofie die leidt tot de keuze van een vliegtuig met als zwaartepunt de 'air combat'-eigenschap, waardoor een goede uitloop wordt verkregen voor het voldoen aan de andere taken en naar het zoeken van een vliegtuig dat ligt binnen de budgettaire mogelijkheden zonder op rigoreuze wijze het aantal te moeten verminderen."

6.2.1. Opnieuw op zoek

Tegelijk met de uitwerking van de 'filosofie' nam de luchtmacht in een ander verband de voorbereidingen voor de opvolger van de *Starfighter* weer ter hand. Het initiatief van de voorzitter van het 'Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling' mondde uit in een rapport waaraan naast twee medewerkers van het 'Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling' en drie deskundigen van het 'Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium' ook twee luchtmachtofficieren, majoor Cas Baas en majoor Ab Hidma, meewerkten.[7]

Uit deze studies bleek dat een veelheid van taken (bevechten van het luchtoverwicht, leveren van grondsteun, aanvalstaken en verkenningen) met een relatief eenvoudig toestel kon worden uitgevoerd.[8] Voorop stond het veroveren van luchtoverwicht ("capable of meeting the majority of post-1975 enemy aircraft on equal terms, in aerial combat."). De uitvoering van de andere taken moest worden gezien als een afgeleide van deze eerste hoofdtaak. Dat betekende dat aan het toestel voldoende ophangpunten voor bommen moesten worden aangebracht. Ook moest het toestel beschikken over de voorzieningen en de bedrading voor het gebruik van deze bommen: voor conventionele en nucleaire missies.

Deze operationele eisen werden afgesloten met een luid uitgesproken voorwaarde. Daarin klonk de echo van het adagium van generaal Lauris Norstad door: "a larger fleet may be preferable to a small number of highly sophisticated aircraft." De kostprijs van het aan te schaffen toestel was van doorslaggevende betekenis.

Bij de bestudering van gegevens over mogelijke opvolgers van de *Starfighters* zouden - zo werd aangekondigd - deskundigen van Fokker worden betrokken, maar van inschakeling van de Nederlandse vliegtuigindustrie bij de productie van het nieuwe toestel werd met geen woord gerept.

6.2.2. Marktverkenning of selectie?

De Nederlandse wensen werden in een vragenlijst aan verschillende vliegtuigfabrikanten toegezonden. Van zes toestellen wilde de Koninklijke luchtmacht meer weten.[9] Het ging om:

- de *P530* van Northrop;
- de *CL 1200* Lancer van Lockheed;
- de *F4 Phantom* van Douglas;
- de *Mirage F1* van Avions Marcel Dassault;
- de *Viggen 37 XN* van SAAB
- de *V-1000* van Vought Aircraft Company.

"We wilden precies weten wat er op de markt was. De fabrikanten gebruikten verschillende definities van bij voorbeeld actieradius en 'gewichtsopbouw'. Met de questionnaire konden we heel precies vragen", aldus Hidma.[10] Volgens Hidma ging het om niet meer dan een marktverkenning.

Begin 1970 werd Fokker gevraagd "een voorontwerp te maken van een kleine en lichte jagerbommenwerper die zo goed mogelijk benaderde wat de Koninklijke luchtmacht voor ogen stond. De bedoeling hiervan was een cijfermatig inzicht te krijgen in de samenhang tussen diverse ontwerpparameters, prestaties en kosten."[11] Het was nooit de bedoeling om verder te gaan in de richting van een echt ontwerp. De luchtmacht achtte Fokker niet meer in staat een zo gecompliceerd gevechtsvliegtuig te ontwerpen, te ontwikkelen én bij de productie als hoofdproducent op te treden. Bij deze 'Fokker Aircraft Study' die in juni 1970 werd afgerond schakelde Fokker met medeweten van de luchtmacht Northrop en Canadair in.[12] Aan de ene kant voor de hand liggend vanwege het minderheidsbelang van Northrop in Fokker en de samenwerking tussen Fokker en Canadair bij de assemblage van de *NF-5* toestellen. Aan de andere kant plaatste deze opdracht Northrop in een wel erg voordelige positie door mee te werken aan een model voor een toestel waarvoor Northrop zelf een ontwerp in de aanbieding had.

6.2.3. Nieuwe technologieën, nieuwe inzichten

Voor de uitvoerige onderzoeken waren verschillende redenen. Het was duidelijk dat na het debacle met het *MRCA*-project Nederland in internationaal verband goed beslagen ten ijs wilde komen. Ook moest rekening worden gehouden met ongekend ingrijpende, technologische veranderingen.

In de eerste plaats bleek het mogelijk de snelheid van gevechtsvliegtuigen verder op te voeren. Door het gebruik van titanium en staal konden nieuwe ontwerpen hogere snelheden doorstaan en dus ook halen. De hoge snelheid, die slechts op zeer grote hoogte kon worden bereikt, vond echter alleen maar toepassing in toestellen die zich specialiseerden in verkenningstaken. Operationeel gezien was het verder opvoeren van de maximumsnelheid zinloos. Bij luchtgevechten in de Vietnam-oorlog tussen Amerikaanse toestellen en gevechtsvliegtuigen van Russische makelij speelden hoge snelheden geen rol. Bij lagere snelheden misten zulke snelle vliegtuigen de benodigde wendbaarheid.[13]

De tweede ontwikkeling betrof het verticaal starten en landen van vliegtuigen. Maar de meeste pogingen om daarvoor een prototype te ontwerpen werden na verloop van tijd gestaakt. De motortechnologie in de jaren zestig maakte het niet mogelijk een verticaal startende en landende jagerbommenwerper te bouwen met voldoende actieradius en wapenlast. Uiteindelijk werd alleen in Groot-Brittannië de *Harrier* in productie genomen: een aanvalsvliegtuig en dus niet geschikt voor de door de luchtmacht zo gewenste taak van het bevechten van het luchtoverwicht.

De derde ontwikkeling leidde in tegenstelling tot de eerste twee wel tot algemeen bruikbare resultaten. Het ging hier om betere start- en landingseigenschappen. Bij de *Viggen* waren neusvleugels aangebracht om de start en landing drastisch te verkorten. Het nadeel van deze constructie was dat deze neusvleugels tijdens een groot deel van de uit te voeren vluchten voor extra luchtweerstand zorgden. Dit kon weliswaar worden verholpen door deze vleugels inklapbaar te maken, maar dat zou weer ten koste gaan van de ruimte voor het aanbrengen van een boordradar in de neus van het vliegtuig. Een andere mogelijkheid was de invoering van uitschuifbare vleugeldelen, die voor het eerst werd toegepast bij de *F-111* van General Dynamics.

De vierde ontwikkeling betrof het motorvermogen. De stuwkracht van nieuwe motoren nam zo toe, dat de vleugels van de nieuwe toestellen konden worden verbreed, de wendbaarheid kon toenemen en het aantal ophangpunten onder de vleugels voor bewapening ten behoeve van andere missies dan het bevechten van het luchtoverwicht kon worden vergroot. Daar stond tegenover dat door de voor kruisvlucht overgedimensioneerde motor en vleugels sprake was van een beperkt afstandsbereik.[14]

De betekenis van de technische vooruitgang op deze vier fronten kan niet los worden gezien van de strategische ontwikkelingen in de jaren zestig. De strategie van het aangepaste antwoord legde het zwaartepunt op het met conventionele middelen bestrijden van de vijand in geval van agressie. De *Starfighter* was niet geschikt om een luchtoverwicht te bevechten en gronddoelen met conventionele wapens uit te schakelen.[15] De *Starfighter* beschikte daarvoor over een te geringe wendbaarheid en kon ook maar een beperkte wapenlast meedragen. Wat de luchtmacht nodig had was een vliegtuig ongeveer zo groot en zo zwaar als de *Starfighter*, maar met de helft meer stuwkracht en vleugeloppervlak.

Om zo'n vliegtuig te kunnen aanschaffen lag het voor de hand om andere landen bij de voorbereiding van de keuze voor een nieuw toestel te betrekken. De totale omvang van een mogelijke Nederlandse aanschaf was – ook in de meest optimistische schattingen – van te weinig betekenis om nog invloed op het ontwerp, de prijs en eventuele betrokkenheid van de eigen vliegtuigindustrie te kunnen bewerkstelligen.

6.2.4. Een Europese of Amerikaanse opvolger?

Op 3 december 1969 sprak minister van Defensie Willem den Toom met zijn Amerikaanse collega Melvin Laird. Beiden waren in Brussel voor een bijeenkomst van de ministers van Defensie van de *NAVO*-landen. Aanleiding voor het gesprek was het vertrek van Nederland uit het *MRCA*-project. Aan Amerikaanse kant leefden zorgen over de opvolging van de *Starfighter* in Nederland.

Minister Den Toom probeerde deze zorgen weg te nemen door aan te kondigen dat Canada, Noorwegen en Nederland halverwege december zouden beginnen met de opstelling van de aan een opvolger van de *Starfighter* te stellen operationele eisen. Den Toom rekende erop dat een aantal kleinere landen "en mogelijk zelfs Duitsland" bij Nederland zouden aanhaken.[16] De vraag welk vliegtuig voor dit internationale samenwerkingsverband in aanmerking kwam stond voor hem vast. Minister Den Toom noemde "onder andere de *Viggen* en de *Mirage F1*".

Uit Melvin Lairds reactie sijpelde twijfel. Beter was het om zonder omwegen te kiezen voor de *F-5-21* van Northrop. Dat toestel, een moderne versie van de *F-5*, was ontwikkeld voor de bondgenoten, was relatief goedkoop en bleek opgewassen tegen de gangbare Russische tegenstanders, met name de *Mig-21*. Weliswaar hadden de Verenigde Staten, in het bijzonder de Amerikaanse luchtmacht, geen behoefte aan een dergelijk vliegtuig, maar voor de West-Europese bondgenoten zou het toestel van Northrop een goede keuze zijn. Het pleidooi van de Amerikaanse minister van Defensie maakte geen indruk. De *F-5-21* slaagde er niet in op de lange lijst van mogelijke opvolgers van de *Starfighter* hoge ogen te gooien.

De voorkeur van minister Den Toom voor een Europees toestel als opvolger van de *Starfighter* was niet verrassend. De Amerikaanse luchtmacht had aan het eind van de jaren zestig al haar kaarten gezet op de *F-15*, een vliegtuig dat naadloos paste in de behoefte aan een toestel voor het bevechten van het luchtoverwicht. Voor de Europese bondgenoten was het met twee motoren uitgeruste toestel te zwaar en te duur. Als luchtverdedigingsvliegtuig bij uitstek had de *F-15* welbewust geen enkele voorziening voor het meevoeren en afwerpen van bommen en voor het aanvallen van gronddoelen. Of in de woorden van de Amerikaanse projectofficier: “not a pound for air-to-ground”.[17] Het was voor de kleinere Europese luchtmachten ook nog eens een te zeer op slechts één taak gespecialiseerd vliegtuig.

Tot grote teleurstelling van de leiding van de luchtmacht. Toen de chef van de luchtmachtstaf, Bertie Wolff, zijn afscheid aankondigde, bood de Amerikaanse luchtmacht hem begin 1970 een reis aan naar de Verenigde Staten. In een lezing voor het ‘American Institute of Aeronautics and Astronautics’ hield Wolff voor zijn Amerikaanse gehoor een provocerende toespraak. Als piloot van de Nederlandse luchtmacht had Wolff altijd met Amerikaanse toestellen gevlogen. Aan het slot van zijn toespraak zei hij: “Ik vrees dat dat nu tot een eind komt, want jullie maken niets meer dat wij nog kunnen betalen. Wij kunnen geen *F-15* kopen en geen *F-14*, dus jullie zijn een wereldmarkt aan het opgeven als er niet snel iets gebeurt.”[18]

6.3 Het overleg tussen Canada, Noorwegen en Nederland

Het vinden van een opvolger van de *Starfighter* kwam maar niet op gang. Anders dan minister Den Toom in zijn gesprek met zijn Amerikaanse collega op 3 december 1969 had aangekondigd lukte het Canada, Noorwegen en Nederland niet om nog in december een eerste beraad te houden over de aan een opvolger van de *Starfighter* te stellen eisen. Uiteindelijk vond pas op 14 februari 1970 in Den Haag een eerste bespreking plaats. Het werd een valse start.

De luchtmacht had haar ‘filosofie’ in grote lijnen uitgewerkt, maar de praktische betekenis van haar bezinning bleef vaag. Op 12 januari 1970 formuleerde staatssecretaris Duynstee zijn visie op het vervangingsvraagstuk . Zijn kernboodschap was: “Nederland is te klein, of liever gezegd de Nederlandse luchtmacht is te klein als gevolg van gelimiteerde financiële middelen om in alle dimensies mee te kunnen doen. Wij moeten ons dus beperken. In welke richting moeten wij onze beperkingen gaan zoeken?” [19]

Duynstee stelde deze vraag aan de leden van de Luchtmachtraad en zelf gaf hij ook het antwoord: de hoofdtaak voor de opvolger van de *Starfighter* was het “herstel van het luchtevenwicht en daarna luchtoverwicht.” Verder moest het nieuwe vliegtuig in staat zijn het eigen (West-Europese) grondgebied vanuit de lucht te verdedigen “om de vijandelijke verleiding om conventioneel te escaleren in de kiem te smoren.” Het aanvallen van doelwitten op vijandelijk grondgebied (interdictie) vond Duynstee “zeer weinig effectief”. Voor het bieden van grondsteun aan grondtroepen beschikte de luchtmacht over de *NF-5*. Aan de nucleaire taak van de *Starfighter* moest wat de opvolger van dat toestel betrof een einde worden gemaakt.

Zolang Nederland beschikte over de met nucleaire koppen uitgeruste *Nike*-luchtverdedigingsraketten, was sprake van voldoende nucleaire verantwoordelijkheid van ons land.

Tegen deze achtergrond vond het eerste trilaterale overleg tussen Nederland, Canada en Noorwegen plaats. De laatste twee landen namen beiden met slechts een vertegenwoordiger aan het beraad deel. Nederland was met een driekoppige vertegenwoordiging oververtegenwoordigd.[20] De hoofdrol in het beraad werd opgeëist door de vertegenwoordiger van het Canadese ministerie van Defensie. Canada was pas kort daarvoor begonnen met het ordenen van zijn wensen voor een opvolger van zijn *Starfighters*. Eén ding stond bovenaan: het nieuwe toestel moest over lange afstanden zijn taken kunnen uitvoeren: "When you consider that the distance between our North/South or East/West borders is more than the distance between The Hague and Ottawa, then you will appreciate our preoccupation with long range performance."

Deze uitspraken van de Canadese vertegenwoordiger waren niet meteen de doodsteek voor het overleg tussen de drie landen. Een afspraak voor een volgende bijeenkomst in Oslo op 21 en 22 april 1970 werd gemaakt. Veel vertrouwen in een goede afloop was er overigens niet. Commodore Van der Pol liet de voorzitter en leden van de Luchtmachtraad weten dat "hun [Canada] bewering over 'long range requirement' niet erg hoopvol" is.[21]

Na de bijeenkomst in Oslo hakte Canada de knoop door. Op 2 juni 1970 liet de Canadese minister van Defensie, Leo Cadieux, weten dat "there are fundamental differences in our individual national requirements."[22] Deze verschillen werden nog eens aangescherpt door plannen om de stationering van Canadese troepen en eenheden in Europa te beëindigen. Om te vliegen in het zo uitstrekte eigen luchtruim had Canada een toestel nodig dat lange afstanden moest kunnen overbruggen. Daarvan afgeleid had een tweezitstoestel de voorkeur van Canada. Verder moest het voor Canada geschikte toestel worden uitgerust met een "fairly sophisticated radar and sensors". Met andere woorden, de Canadese wensen waren onverenigbaar ("incompatible") met de Noorse en Nederlandse ideeën.

6.3.1. Een centenkwestie

Een Nederlandse reactie op het Canadese uittreden bleef bijna twee maanden uit. Pas op 28 juli 1970 stuurde minister Den Toom zijn Canadese collega een kattebelletje, waarin de hoop werd uitgesproken dat de Canadese en Nederlandse wegen elkaar in de toekomst weer zouden kruisen. In de tussentijd hadden Den Toom en Duynstee hun handen vol aan het rondkrijgen van de financiering van de kosten die waren gemoeid met de beoordeling van de technische, operationele en financiële aspecten van de offertes van de zes toestellen waarvoor de luchtmacht belangstelling had. Aan deze evaluatie namen het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium deel. De luchtmacht wilde niet in haar eentje voor de kosten opdraaien. Beide instituten waren verstrengeld met de Nederlandse vliegtuigindustrie, die bij de productie en dus ook bij de besluitvorming over de aankoop van de opvolger van de *Starfighter* een belangrijke stem zou kunnen hebben. Om die stem te laten doorklinken in de ministerraad was de betrokkenheid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, toen verantwoordelijk voor de vliegtuigindustrie en voor de twee instituten, gewenst. Om precies te zijn ging het om acht miljoen gulden. Defensie en Verkeer en Waterstaat zouden deze kosten moeten delen. Op de voor de luchtmacht bestemde begrotingsartikelen van de in voorbereiding zijnde defensiebegroting voor 1971 was al vier miljoen gulden uitgetrokken.

Het enthousiasme van Verkeer en Waterstaat om de helft van de rekening te betalen was niet groot. Dat baarde de leiding van de luchtmacht zorgen. Op 8 juni 1970 werd minister Den Toom geadviseerd zijn collega van Verkeer en Waterstaat aan te schieten over de verdeling van de

kosten tussen de luchtmacht en het ministerie van Verkeer en Waterstaat.[23] Als Verkeer en Waterstaat financieel niet over de brug zou komen, moest minister Den Toom zijn collega van Verkeer en Waterstaat voorhouden dat "financieringsmoeilijkheden bij de aanloop ons in meerdere of mindere mate dwingen onze gebruikelijke interesse voor de nationale vliegtuigindustrie achter te stellen bij de noodzaak de projectkosten in te passen in de ons in de desbetreffende jaren ter beschikking staande gelden."

Den Toom slaagde maar gedeeltelijk. Verkeer en Waterstaat zegde zes ton toe, maar de rest, bijna drieëneenhalf miljoen gulden kon pas worden vrijgegeven met instemming van de minister van Financiën. Bij Financiën bestonden "ernstige bezwaren" tegen enige vorm van financiering door Verkeer en Waterstaat van het nieuwe luchtmachtproject. De ministerraad had kort daarvoor besloten tot Nederlandse deelneming aan het *Airbus*-project.[24] Dit liet volgens Financiën geen financiële ruimte voor andere projecten. Bovendien – zo redeneerde Financiën – zou medefinanciering door Verkeer en Waterstaat in feite een overheveling naar, dus een verhoging van, het defensiebudget betekenen. Daar kon geen sprake van zijn. Dat Verkeer en Waterstaat al met de luchtmacht in gesprek was en in beginsel akkoord was gegaan met de luchtmachtplannen, leidde tot een standje van Financiën. De minister van Verkeer en Waterstaat werd door Financiën ernstig vermaand. Van "nieuwe projecten" kon geen sprake zijn, nadat de ministerraad "op uw aandringen" had besloten tot Nederlandse deelneming aan het *Airbus*-project. "Verdere toezeggingen moest de minister van Verkeer en Waterstaat verder achterwege laten", zo luidde de boodschap van Financiën.

De luchtmacht reageerde als door een wesp gestoken. "Het komt mij voor dat de inhoud [van de brief van Financiën aan Verkeer en Waterstaat] niet geheel overeenstemt met de werkelijkheid", zo berichtte de plaatsvervangend secretaris-generaal (luchtmacht) aan de directeur materieel luchtmacht.[25] De directeur materieel luchtmacht doopte zijn pen in dezelfde giftige inkt.

De reactie van Financiën kwam voor de luchtmacht niet als een donderslag bij heldere hemel. In het bestuur van het 'Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling' waren verschillende ministeries vertegenwoordigd. De vertegenwoordiger van Financiën had "tot tweemaal toe" al een schot voor de boeg gegeven. De directeur materieel luchtmacht had "gesteund door de voorzitter en de overige leden van het bestuur" de vertegenwoordiger van het ministerie van Financiën gewezen op de consequenties van diens pleidooi: "voor Defensie [zou het] de makkelijkste oplossing zijn te zijner tijd honderd vliegtuigen 'van de plank' in het buitenland te kopen, waarbij dan voor de Nederlandse vliegtuigindustrie hooguit wat stukwerk uit de bus zou komen."[26]

Aan de opstelling van Financiën lagen de bij de financiering van de Nederlandse deelname aan het *Airbus*-project gerezen problemen ten grondslag. Niet zonder reden, meende de directeur materieel luchtmacht: het *Airbus*-project was naar zijn mening gedoemd om te falen. Voor de door Nederland verstrekte leningen was een hoge rente afgesproken. De rentelasten mochten niet worden doorberekend in de projectkosten. Niemand in het bestuur van het 'Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling' geloofde in het *Airbus*-project. Er moesten maar liefst 450 toestellen worden verkocht voordat het 'break-even point' zou worden bereikt en het project winstgevend zou worden. "Zuiver confidentieel is mij echter eveneens bekend dat meerdere leden van het Dagelijks Bestuur én Bestuur NIV véél meer zien in het project opvolger 104, zeker wanneer wij er in zouden slagen een of meer grote partners te krijgen." Met dat laatste werd gedoeld op Duitsland, een van de nog overgebleven partners in het *MRCA*-project. De tijd begon te dringen. Ook voor de Duitsers. Met de vele vertragingen en kostenstijgingen van het *MRCA*-project zouden wellicht de kansen keren en "mocht de belangstelling van Duitse zijde voor samenwerking met ons vastere vormen aannemen, dan vormt dit naar mening een voldoende basis voor het hervatten van besprekingen met Verkeer en Waterstaat en het

Ministerie van Financiën." Zo schudde de luchtmacht de kaarten, maar zo werd het spel niet gespeeld.

6.3.2. Geen internationaal draagvlak

Nog geen twee weken later zette de Duitse minister van Defensie, Helmut Schmidt, een stevige domper op de Nederlandse hoop op de betrokkenheid van Duitsland bij een eigen, internationaal project voor de opvolger van de *Starfighter*. Of Duitsland ervoor zou voelen - zo vroeg minister Den Toom Helmut Schmidt op 9 september 1970 in Münster - om samen met Noorwegen en Nederland te bezien welke van de mogelijk beschikbare toestellen de opvolger van de *Starfighter* zou kunnen worden. "Het zou voor de Europese vliegtuigindustrie van groot belang zijn indien ook Duitsland zich bij de keuze zou aansluiten," aldus Den Toom.[27] Het *MRCA*-project had zoveel vertraging opgelopen dat in de Duitse luchtmacht stemmen opgingen om een tussenoplossing te kiezen. Minister Schmidt drukte zich beleefd uit, maar zijn uitspraken lieten aan duidelijkheid niets te wensen over. Inderdaad wilde Duitsland niet alles op één kaart zetten en de voortgang van het *MRCA*-project lijdzaam afwachten. Gedacht werd dus aan honderd tot misschien wel tweehonderd toestellen met als hoofdtaak het veroveren van het luchtoverwicht. Maar helaas, hij liet "doorschemeren" dat hij het Noors-Nederlandse initiatief niet wilde volgen. Vermoedelijk in april 1971 verwachtte de Duitse minister een beslissing ten gunste van de Amerikaanse *Phantom F-4E*.

Schmidts gebrek aan vertrouwen in het Noors-Nederlands initiatief was niet onterecht. Op 5 november 1970 kondigde de Noorse delegatie tijdens een derde bijeenkomst van de nog resterende landen, dit keer weer in Den Haag, aan dat het 'Forsvarets Forskningsinstitutt', het Noorse defensieonderzoeksinstituut, inmiddels was belast met "an analysis on alternative uses of resources in the combat aircraft sector in order to establish the most desirable characteristics for the next generation of combat aircraft."[28] De uitkomst van deze studie werd niet verwacht voor begin 1972. Om die reden had het weinig zin het overleg tussen Noorwegen en Nederland voort te zetten. De Nederlandse delegatie wees de Noren erop dat ook zij nog geen uiterste datum hadden gesteld waarop een beslissing tot vervanging van de *Starfighter* moest zijn genomen. Het Noorse standpunt om de besprekingen op te schorten betekende dan ook niet dat toekomstige samenwerking niet meer mogelijk was. Vanzelfsprekend werd geen nieuwe datum voor een volgende bijeenkomst afgesproken. Mocht het tot een vervolgoverleg komen, dan zou deze bijeenkomst in Oslo plaatshebben.

6.3.3. Uitstel is beter dan afstel

De vervanging van de *Starfighter* dreigde in Nederland een échec te worden. Verkeer en Waterstaat en Financiën kibbelden over de financiering van het onderzoek naar de technische en industriepolitieke aspecten van mogelijke opvolgers van de *Starfighter*. Het gebrek aan enthousiasme van de Duitse minister van Defensie om bij het Noors-Nederlandse initiatief aan te sluiten sprak boekdelen. Het afketsen van het Noors-Nederlandse initiatief wierp zijn schaduwen vooruit. Dat alles in september 1970 overziend besloot Den Toom het besluit tot vervanging vooruit te schuiven. Een besluit tot vervanging van de *Starfighter* zou worden overgelaten aan het nieuwe kabinet dat na de Tweede-Kamerverkiezingen van 28 april 1971 zou aantreden.

6.4 Het financiële fundament onder de defensie-organisatie

Dat nieuwe kabinet zou de vicieuze cirkel waar het ministerie van Defensie in was terechtgekomen moeten doorbreken. De defensiebegroting voor 1971 kende een teruggang in het procentuele aandeel van de defensieuitgaven in het bruto nationaal inkomen. Defensie maakte nog maar 3,6 procent daarvan uit. In 1970 lag dat percentage nog op 3,9.

Ook binnen de regeringspartijen gingen steeds luidere stemmen op voor forse ingrepen.[29] Defensie kwam financieel steeds meer in de knel. Diepingrijpende reducties waren onvermijdelijk. Om het pad voor zulke drastische maatregelen te effenen wilden met name KVP en ARP de toekomst van de Nederlandse defensie laten doorlichten door een commissie van wijze mannen. Een op het eerste gezicht traditionele reactie bij gecompliceerde politiek-maatschappelijke vraagstukken. In de defensieorganisatie zou het voor het eerst zijn dat van buitenaf een kijkje naar binnen zou worden gegund. Enige hulp van buiten kon de defensieorganisatie in die tijd goed gebruiken. Bij alle drie de krijgsmachtdelen was sprake van stagnatie. Voor de noodzakelijke investeringen was onvoldoende financiële ruimte voorhanden. Veel projecten moesten op de lange baan worden geschoven.

Dat gold ook voor de luchtmacht. De bouw en inrichting van versterkte onderkomens voor de jachtvliegtuigen op de kwetsbare Nederlandse vliegvelden moesten bij gebrek aan geld tot na 1975 worden uitgesteld. Aan *NAVO*-eisen tot verhoging van het aantal vlieguren en tot uitbreiding van het aantal piloten kon niet worden voldaan.

6.4.1. Uitstel

De luchtmacht was ook nog lang niet klaar met het verzamelen en wegen van de uiteenlopende gegevens, die van de zes benaderde vliegtuigfabrikanten waren verkregen, voor de keuze van een opvolger van de *Starfighter*.

Op 17 september 1970 maakte de luchtmacht de balans op in een notitie die de titel 'Enkele aantekeningen inzake de opvolger *F-104 G*' droeg.[30] Het voorlopige karakter van de 'aantekeningen' bleek onder meer uit het feit dat financiële gegevens ontbraken. Bij de door de vliegtuigfabrikanten verstrekte "richtprijzen" waren zoveel voorbehouden gemaakt en werden zoveel veronderstellingen gebruikt dat "de prijzen nauwelijks vergelijkbaar [zijn]; een vergelijking vergt althans diepgaande studie, waarmee een groep specialisten zich momenteel bezighoudt." De luchtmacht had daarom afgezien van een beschrijving en beoordeling van de financiële gegevens. Minister Den Toom kondigde aan dat "het eindrapport in het najaar [van 1970] wordt verwacht".[31]

Veel tijd tot aan de volgende Tweede Kamerverkiezingen op 28 april 1971 restte niet. "Het ligt niet in de bedoeling van de politieke leiding van het Departement van Defensie om nog gedurende de resterende tijd van de huidige kabinetsperiode met een voorstel te komen voor de vervanging van de in het verleden bestelde 130 *Starfighters*", zo liet staatssecretaris Duynstee de minister van Economische Zaken weten.[32]

De Tweede Kamer hoorde van dit uitstel eind 1970 bij de behandeling van de defensiebegroting. Bij die gelegenheid sprak de staatssecretaris "onze spijt" uit over het wegvallen van Canada uit het met Nederland en Noorwegen gevormde overleg over de opvolging van de *Starfighter*. Dat ook Noorwegen inmiddels uit dat overleg was gestapt, zwakte staatssecretaris Duynstee af: "ook Noorwegen blijkt op het ogenblik iets minder geïnteresseerd dan voorheen om met ons deze zaak te bestuderen; zij zijn echter nog niet weggelopen, zij zijn alleen minder geïnteresseerd." Bovendien rekende de staatssecretaris op andere belangstellenden: "België, Italië, maar ook […] andere landen."

Drie weken later, tijdens een bijeenkomst met leden van de Tweede Kamer, was Duynstee concreter. Staatssecretaris Duynstee deed de Tweede Kamerleden uit de doeken dat Fokker een onderzoek had uitgevoerd naar de meest doelmatige combinatie van eigenschappen en capaciteiten van "een theoretisch ideale opvolger" van de *Starfighter*. [33] Ook de bijna een jaar eerder gemaakte selectie van zes toestellen waarover nadere gegevens zouden worden ingewonnen werd in deze bijeenkomst als een nieuwtje voor de Tweede Kamerleden uit de

doeken gedaan. Bij de behandeling van de defensiebegroting op 22 december 1970 had staatssecretaris Duynstee volstaan met de mededeling dat "aan een aantal vliegtuigfabrikanten gelijkluidende vragenlijsten [werden] toegezonden."[34] Om hoeveel, laat staan om welke vliegtuigtypes bleef in de vergaderzaal van de Tweede Kamer onbesproken.
De verwerking van de gegevens van de zes vliegtuigfabrikanten kreeg op het moment dat de staatssecretaris met de Tweede Kamerleden begin 1971 vertrouwelijk sprak haar beslag. "Aan de hand van de conclusies en aanbevelingen van dat eindrapport zal in de loop van het voorjaar van 1971 door de Koninklijke luchtmacht een standpunt moeten worden bepaald", zo hield staatssecretaris Duynstee de Tweede Kamerleden voor. Daarna zou het zestal kandidaten worden teruggebracht tot "b.v. drie stuks. Nadere offertes van de drie betrokken firma's zullen dan theoretisch en praktisch moeten worden geëvalueerd." Vervolgens zou nog "ten minste 6 maanden" nodig zijn voor de uiteindelijke keuze van de opvolger van de *Starfighter*.

In april 1971 werd het aantal overgebleven kandidaten voor de opvolging van de *Starfighter* niet tot drie, maar tot vier teruggebracht. "Voor een meer diepgaande, praktische evaluatie" kwamen "de Amerikaanse Lockheed *CL-1200 Lancer* en de Northrop *P-530 Cobra*, alsmede de Franse Dassault *Mirage F* [sic!] en de Zweedse SAAB *37 Viggen*" in aanmerking. [35] Het aantal door Nederland benodigde toestellen zou vermoedelijk "rond de honderd liggen". Wat de aanschafprijs betrof gold het uitgangspunt dat "de kosten per toestel niet veel hoger mogen liggen dan twee tot drie miljoen dollar." Oftewel maximaal elf miljoen gulden per toestel. Met bijkomende kosten in totaal een bedrag van anderhalf tot twee miljard gulden. De vervanging van de *Starfighter* zou 'de wapenaankoop van de eeuw' worden. En daarmee rees de vraag of Defensie zich zo'n megaproject kon permitteren.

De Tweede Kamer bleef overigens in het ongewisse over de geboekte voortgang, de geschatte kosten en mogelijke opvolgers van de *Starfighter*. Pas op Prinsjesdag kwam de Tweede Kamer aan de weet dat "de eerste evaluatiefase aanvang 1971 [was] afgesloten, waarbij van de zes oorspronkelijk in beschouwing genomen vliegtuigen er twee afvielen."[36] De nieuwe minister van Defensie, de op 6 juli 1971 aangetreden VVD-politicus Hans de Koster, meende dat "de definitieve keuze naar verwachting in de loop van 1972 [zal] kunnen worden gedaan."

Dat bleek rijkelijk voorbarig te zijn. Onder het misplaatste optimisme van de nieuwe minister gingen gebeurtenissen en ontwikkelingen schuil, die het ministerschap van de toen 56-jarige oud-directeur van de Leidse meelfabriek 'De Sleutels' zouden overheersen.[37]

6.5 De uitgeholde krijgsmacht

De Nederlandse krijgsmacht stond in het begin van de jaren zeventig aan de rand van een faillissement. De aard en omvang van de marine, landmacht en luchtmacht waren een voortzetting van de samenstelling van de drie krijgsmachtdelen op het hoogtepunt van de 'Koude Oorlog', ergens in het midden van de jaren vijftig. Dit betekende dat Nederland een naar verhouding niet geringe bijdrage leverde aan de bondgenootschappelijke verdediging. De instandhouding van het defensieapparaat legde echter een steeds groter beslag op de financiële middelen. De krijgsmacht dreigde zo van binnen uit te worden uitgehold. Op 12 juni 1970 hekelde de gezaghebbende historicus dr. Lou de Jong de wijze waarop de Nederlandse krijgsmacht in zijn ogen werd verwaarloosd. In een toespraak voor het lustrumcongres van de *Nederlandse Vereniging van Ex-Politieke Gevangenen* uit de bezettingstijd schetste hij een verouderd en incompetent Nederlands leger, dat werd gekenmerkt door "gebrek aan middelen, door ouderwetse bewapening, door versleten automaterieel, door onvoldoende oefening".[38]

Hij voegde daaraan toe dat het Nederlandse leger geen rol van betekenis zou kunnen vervullen in de bondgenootschappelijke verdediging. Slechts één zesde van het legerkorps bevond zich in

het mogelijke operatiegebied. "Met geen mogelijkheid zouden de resterende vijf zesden tijdig ter plaatse zijn," aldus De Jong. Voorraden zouden niet op tijd kunnen worden aangevoerd en anti-tankwapens en luchtverdedigingsmiddelen waren in onvoldoende mate beschikbaar.
De erbarmelijke staat waarin de Nederlandse krijgsmacht zich bevond weet De Jong aan het ontbreken van voldoende verantwoordelijkheidsbesef in grote delen van de Nederlandse bevolking. In dat opzicht trok hij een parallel met de jaren dertig toen niemand "in ons overheids- en militaire apparaat […] onverbloemd publiekelijk op de militaire tekortkomingen wees en deze tekortkomingen stelde tegenover de eisen van het moment." De kritiek van De Jong, een kritisch, maar vooraanstaand lid van de Partij van de Arbeid, was in een historisch perspectief geplaatst, waarbij als vanzelfsprekend de SDAP en haar kritische houding ten opzichte van de krijgsmacht en de defensieuitgaven in de jaren dertig niet onwillekeurig in herinnering werden geroepen.

De toespraak van De Jong zorgde voor een emotionele schokgolf. Wekenlang weerklonken de woorden van de chroniqueur van het tragische lot van Nederland in de Tweede Wereldoorlog in de media. Daarin verschenen reacties die uiteenliepen van ontzetting tot ongeloof.[39] De boodschap van De Jong kreeg een extra zware lading door de geprikkelde reactie van de fractievoorzitter van de Partij van de Arbeid in de Tweede Kamer. Fractievoorzitter Joop den Uyl beschuldigde De Jong ervan zich door de legerleiding “in de luren” te hebben laten leggen. Als een boemerang keerde deze kritiek op De Jong als een aanval op het defensiebeleid van de Partij van de Arbeid, “een dubieuze factor”, terug. In de Eerste Kamer reageerde Jaap Burger verbolgen: “[De Partij van de Arbeid] schijnt regeringsverantwoordelijkheid te dragen ook als zij in de oppositie is. Dat was ook vóór de oorlog het geval, toen niet Colijn met zijn vijf kabinetten de defensie veronachtzaamde, maar het ‘gebroken geweertje’ van de SDAP in de oppositie.”[40] De door Lou de Jong in gang gezette kettingreactie kreeg nog een dubbel vervolg tijdens de kabinetsformatie in het voorjaar van 1971.

De Jongs klaagzang was koren op de molen van de ministers van Buitenlandse Zaken en van Defensie. Luns had de rede van De Jong “met instemming” gelezen.[41] Den Toom liet de minister-president vier dagen na de toespraak van De Jong weten dat “wij kunnen, zoals ik reeds verschillende malen in de Ministerraad betoogde, de huidige situatie niet ernstig genoeg onder ogen zien.”[42]

Een jaar later luidde minister Den Toom nogmaals de noodklok. In een in april 1971 opgestelde nota “ten behoeve van de kabinetsformatie” schetste Den Toom een deprimerend beeld van de internationale veiligheidssituatie in het algemeen en de Nederlandse defensieinspanning in het bijzonder.[43] Er waren, volgens Den Toom, “tekenen dat de Sovjet-Unie zich in haar internationale betrekkingen laat leiden door opvattingen waarvan sommige niet bevorderlijk zijn voor ontspanning.” Deze opvattingen gingen gepaard met de vergroting en opvoering van het militaire potentieel van de Sovjet-Unie “tot proporties die verre uitgaan boven een garantie van haar eigen veiligheid”. Zo waren nieuwe “onevenwichtigheden” ontstaan in de militaire krachtsverhoudingen met de Sovjet-Unie en haar bondgenoten. Deze onevenwichtigheden moesten worden aangepakt (“geredresseerd”). Van ons land kon in dat verband worden verwacht “het instandhouden van de gevechtskracht van de Nederlandse gevechtseenheden, waartoe onder meer de achterstand in verwerving van middelen moet worden ingelopen, alsmede het scheppen van de mogelijkheid de aanbevelingen van de *AD-70* [Allied Defence] studie te verwezenlijken.” Wat betekende dat nou concreet voor bij voorbeeld de vervanging van de *Starfighter*?

Niet veel goeds, zo bleek uit Den Tooms nota: “Eén van de grootste financiële problemen van de Koninklijke luchtmacht vormt reeds thans de vervanging van de *Starfighters* ná 1975. Zodra immers de keuze is gedaan, zullen substantiële aanbetalingen moeten worden verricht.” En het geld daarvoor was niet beschikbaar. De defensieuitgaven waren in een neerwaartse spiraal

gekomen. De bestaande financieringsmethode voor de defensieuitgaven, de zogeheten plafondafspraken, hadden gezorgd voor "een financiële achterstand". Zo waren de uitgaven voor defensiematerieel veel sterker gestegen dan in andere overheidssectoren. Enige vorm van compensatie was achterwege gebleven. Daarnaast was sprake van een versnelde technologische vooruitgang, waardoor verouderde wapensystemen moesten worden vervangen door nieuwe, veel kostbaarder nieuwe systemen. Verder was de Amerikaanse militaire hulpverlening volledig weggevallen, zonder dat daarvoor in voldoende mate extra ruimte in de defensiebegroting was aangebracht. Mede door de veroudering van het materieel vielen de exploitatiekosten veel hoger uit. Ten slotte waren de personeelskosten fors gestegen. In de jaren zestig had in Nederland een inhaalslag plaatsgevonden. De wederopbouw was met zuinigheid gepaard gegaan. Maar dat kon niet eindeloos worden volgehouden. Het tij keerde aan het begin van de jaren zestig. Vanaf toen stegen jaar na jaar de salarissen met vele procenten. Vooral de ambtenaren en in hun kielzog de militairen profiteerden daarvan.

Om het gat tussen de uitgaven aan de ene kant en de plannen en ambities van de krijgsmacht niet nog verder te vergroten moest het percentage van het aan Defensie te besteden nationaal inkomen in 1972 oplopen naar 3,8. Voor 1973 gold 3,95 als ondergrens, voor 1974 4,1 en voor 1975 4,2. Den Toom hield een krachtig pleidooi voor een koppeling van de hoogte van de defensieuitgaven aan het nationaal inkomen. Dat pleidooi kwam niet als een verrassing, maar was wel erg laat: aan het einde van de kabinetsperiode.

Maar hoe realistisch was het om de defensieuitgaven binnen enkele jaren met meer dan twintig procent op te schroeven? Defensie werd een politiek heet hangijzer. Bij de kabinetsformatie van 1971 kon alleen maar overeenstemming worden bereikt over de hoogte van de defensiebegroting voor 1972, maar voor de rest van de kabinetsperiode bleef een afspraak uit.[44] Hier kwam nog bij dat de in het regeerakkoord vastgelegde groei van het defensiebudget voor 1972 met zes procent en daarbovenop nog eens 55 miljoen gulden "voor het inlopen van de in de laatste jaren ontstane achterstand in de materiële sfeer" niet tot een merkbare verbetering van de inzetbaarheid van de Nederlandse krijgsmacht leidden.[45] De extra financiële impuls in de krijgsmacht werd opgeslokt door onvoorziene prijsstijgingen, een verhoging van de BTW, gestegen energieprijzen, verschuivingen in betalingen.

Het in de kabinetsformatie onopgeloste probleem van de toekomstige defensieuitgaven werd neergelegd bij een op 28 september 1971 geïnstalleerde staatscommissie. Aan deze 'commissie van civiele en militaire deskundigen' werd gevraagd zich uit te spreken over een koppeling van de defensieuitgaven in de komende kabinetsperiode "aan een percentage van het netto nationaal inkomen tegen marktprijzen, waarbij het gemiddelde over de hele periode zal worden vastgesteld"[46]

6.6 Organisatorische rust en zekerheid voor de defensieorganisatie

Voordat de minister van Defensie kennis kon nemen van de bevindingen en aanbevelingen van deze commissie, diende zich een ander probleem aan. Nadat de kabinetsformateur en beoogd minister-president Barend Biesheuvel De Koster had gevraagd tot het kabinet toe te treden, brak deze zich het hoofd over de wijze waarop hij het ministerie van Defensie zou reorganiseren. De vraag was: zou worden vastgehouden aan de verticale structuur of moest de politieke verantwoordelijkheid voor de defensieorganisatie duidelijker tot uitdrukking komen en voor een meer horizontale structuur worden gekozen?

Kort na zijn benoeming op 6 juli 1971 wendde minister De Koster zich tot vice-admiraal buiten dienst Adri van Es. Van Es was tot 6 juli 1971 staatssecretaris van Defensie (marine) geweest.

Bij de Tweede Kamerverkiezingen van 28 april 1971 had hij als vijftiende op de kandidatenlijst van de ARP geen kans meteen als lid van de Tweede Kamer aan te treden.

De Koster vroeg Van Es weer staatssecretaris van Defensie te worden. Het gesprek tussen De Koster en Van Es spitste zich toe op de vraag of de verticale structuur van het ministerie moest worden gehandhaafd. Het was voor De Koster balanceren op het slappe koord. "Gezien hun taak in oorlogstijd" koos de nieuwe minister in beginsel voor de verticale structuur.[47] "Dit brengt met zich mede, dat de krijgsmachtdelen voor de hun toegewezen taken budgetten ter beschikking worden gesteld, over het gebruik waarvan de directies van die krijgsmachtsdelen verantwoording afleggen," zo verzekerde De Koster 'IJzeren Hein', zoals Van Es in marinekringen werd genoemd. Maar daar liet hij het niet bij. De Koster wilde de greep van de krijgsmachtdelen op de structuur van de defensieorganisatie doorbreken. Om die reden stelde hij voor dat niet "elk beleidsaspect – en met name die zaken welke de drie krijgsmachtdelen gezamenlijk regarderen – vanuit een verticaal gezichtspunt moet worden beslist." Volgens hem was de besluitvorming over dergelijke beleidskwesties "een duidelijke verantwoordelijkheid van de politieke leiding van het departement." De Koster schreef met dat ene zinnetje geschiedenis: voortaan zou "de politieke leiding als de concern-leiding" gaan functioneren.

Het was De Kosters bedoeling "indien u aan mijn verzoek voldoet, geen andere staatssecretarissen te benoemen." De oude verticale structuur moest op de helling worden gezet. Maar tot hoever een nieuwe horizontale structuur in de defensieorganisatie zou worden ingevoerd, bleef vooralsnog vaag. De Koster wilde met Van Es "in de komende weken tot een nadere taakverdeling komen." Met een korte onderbreking van acht dagen werd Van Es, op 14 juli 1971, weer staatssecretaris van Defensie. Nog eens zes weken waren nodig om de taakverdeling tussen de minister en zijn enige staatssecretaris op papier te zetten. Van Es zou zich bezighouden met personeels- en materieelvraagstukken. Daarmee waren de veranderingen in de defensieorganisatie nog niet afgerond. De Koster wenste "een voortgezet onderzoek opdat tussen de krijgsmachtdelen onderling tot betere samenwerking in de vorm van grotere integratie, coördinatie of invoering van 'single management' kan worden gekomen."[48] Daarbij wilde minister De Koster ook "het functioneren van de verschillende comité's en raden, speciaal van de Defensieraad als hoogste beleidsvormend orgaan in de departementale organisatie, kritisch in beschouwing nemen." Met andere woorden, minister De Koster wilde de greep van de politieke leiding, in het bijzonder de minister, op de besluitvorming binnen de defensieorganisatie vergroten. Het verdwijnen van de drie 'verticale' staatssecretarissen voor elk van de krijgsmachtdelen was wat dat betreft een duidelijk voorteken. De keuze van Van Es als enige staatssecretaris leek op het eerste gezicht niet goed met de voornemens van De Koster te rijmen. Van Es was een geharnast tegenstander van de horizontale structuur en bovendien afkomstig van en nauw verbonden met de marine, het krijgsmachtdeel dat zich het felst verzette tegen samenwerking en integratie met de andere krijgsmachtdelen.

De Koster had nauwelijks een andere keuze kunnen maken. Van Es was van de drie staatssecretarissen in het vorige kabinet veruit de meest ervaren. Duynstee had – net als De Koster – geen militaire achtergrond. Het optreden van Haex werd gekenmerkt door een zekere hang naar het opzoeken van de controverse. De stevige band van Van Es met de marine had ook een voordeel: met een eigen man in de top van de leiding van het ministerie zou de marine makkelijker overstag gaan bij het aanvaarden van ingrijpende veranderingen.[49]

Zulke veranderingen lagen in het verschiet. De 'commissie van civiele en militaire deskundigen' kreeg tot taak "de Nederlandse defensie in de *NAVO* en de voor de vervulling daarvan vereiste middelen en methoden kritisch te onderzoeken."[50] Hierbij was sprake van een ruime interpretatie. Zo ruim dat minister De Koster zich nog maanden later bij de minister-president beklaagde over "een veel verdere bevriezing van het defensiebeleid dan ik mij in juli 1971 had voorgesteld."[51] De schuld daarvan lag bij de ministers van de KVP en hun aanhang in

de Tweede Kamer, meende De Koster. Die hadden de uit de KVP afkomstige informateur professor Piet Steenkamp voor hun karretje weten te spannen. Van de commissie werden ook aanbevelingen op organisatorisch gebied verwacht.

6.6.1. Een gelukkige gang van zaken

Op 31 augustus 1971 tekenden de minister-president en de minister van Defensie de beschikking voor de instelling van de commissie van civiele en militaire deskundigen. De commissie stond onder voorzitterschap van Karel van Rijckevorsel, van 1952 tot 1967 lid van de Tweede Kamer voor de KVP. De commissie telde, met inbegrip van Van Rijckevorsel, vijftien leden. Van deze vijftien waren zes leden afkomstig van het ministerie van Defensie of van het ministerie van Buitenlandse Zaken.[52] Vijf leden waren benoemd na te zijn voorgedragen door fractievoorzitters in de Tweede Kamer. Het ging daarbij om de voorzitter (KVP), Laurens Jan Brinkhorst (D66), Peter Kooijmans (ARP), Henk Neuman (KVP) en Wiebe Wierda (PvdA). De overige vier waren professor Ernst van der Beugel (partijloos), J.P. van den Bent (directeur van AKZO Chemie en lid van de CHU), Has Beyen (lid van de raad van bestuur van de AMRO-bank en lid van de VVD) en Frans Goedhart (lid van de Tweede Kamer voor DS'70).

Aan de commissie was "een aantal zeer bekwame en ervaren functionarissen" ter beschikking gesteld.[53] Met deze ondersteuning en de medewerking van de verschillende instanties binnen de defensie-organisatie moest het karwei worden geklaard vóór 1 maart 1972. Het rapport van de commissie zou worden gepubliceerd.

De instelling van de commissie noemde minister-president Biesheuvel "een gelukkige gang van zaken".[54] Biesheuvel achtte bezinning nodig: "onze defensie is in de afgelopen jaren in bepaalde opzichten in moeilijkheden geraakt." De Koster daarentegen was 'not amused'. Hij voelde zich voor het blok gezet. Het besluit tot instelling van de commissie was genomen voordat De Koster als minister van Defensie was aangezocht. Hij had daar dus geen enkele invloed op kunnen uitoefenen en bovendien had de VVD geen behoefte aan deze commissie.[55] Verder was De Koster naar eigen zeggen "zeer veel tijd" kwijt met de samenstelling en begeleiding van de commissie. Ten slotte - "en dat is veel ernstiger" - liep de commissie De Koster hinderlijk voor de voeten. Zolang de commissie nog niet haar eindrapport had uitgebracht, "kon er het eerste jaar [van de nieuwe kabinetsperiode] geen sprake zijn van een werkelijke ombuiging van het beleid."

6.7 Het einde van de consensus over het defensiebeleid

Bij de installatie van de 'commissie van civiele en militaire deskundigen' legde minister-president Biesheuvel veel nadruk op het in verschillende politieke partijen levende verlangen naar een breed opgezet onderzoek naar "[de] inspanning die wij voor onze veiligheid moeten leveren."[56] Dat verlangen bestond onder andere uit de vraag of de Nederlandse defensie-inspanning niet "in een betere vorm" kon worden gegoten. Verder was het de vraag of de Nederlandse defensie-inspanning "wel voldoende is afgesteld op de evoluerende internationaal-politieke situatie." Aan de andere kant, zo refereerde Biesheuvel aan de toen ruim een jaar oude toespraak van dr. Lou de Jong, werd ook de vraag gehoord of de Nederlandse defensie-inspanning "niet in die mate is achteruitgegaan dat onze positie in gevaar komt."

Het rommelde op buitenlands-politiek en defensie-politiek gebied in de Nederlandse politiek. Dat kon niet alleen worden afgeleid uit de verwijzing van de minister-president naar bij politieke partijen levende verlangens om zulke fundamentele vragen aan een nader onderzoek te onderwerpen. Ook de wijze waarop de commissie werd samengesteld en waarbij verschillende leden werden aangezocht na ruggespraak met de politieke voormannen in de Tweede Kamer sprak boekdelen.

Minister De Koster constateerde ook een omslagpunt in het veiligheidspolitieke denken, maar verwoordde dat anders, minder constructief, dan de minister-president. Hij zag "een opstandige beweging in tal van maatschappelijke kringen".[57] Ook in de krijgsmacht: "Officieren, die lid waren van één van de linkse partijen, ofwel tot de linkervleugel van de KVP of de ARP behoorden begonnen te publiceren over alternatieven voor het toekomstige defensiebeleid."

Met deze linkse partijen bedoelde De Koster in ieder geval de Partij van de Arbeid, die zich in de ogen van velen had losgemaakt van de vrijwel algemene politieke consensus over het veiligheids- en defensiebeleid, zoals dat in de jaren vijftig en zestig het geval was geweest. In de Nederlandse naoorlogse politiek gold het veiligheids- en defensiebeleid als nauwelijks vatbaar voor partijpolitieke verschillen van mening. Het defensiebeleid was onaantastbaar. Vanaf het midden van de jaren zestig begon het fundament van het zo breed gedragen veiligheids- en defensiebeleid stevig af te kalven. Eerst en vooral binnen de Partij van de Arbeid. Deze omslag wordt binnen de Partij van de Arbeid aangeduid als "de onttovering van de buitenlandse politiek".[58] Niet langer was het veiligheids- en defensiebeleid een onderonsje voor een handvol ingewijden. "Betrokkener, opener en pluriformer" moest over vraagstukken op dit gebied worden gesproken. Een bijkomstigheid was dat de bespreking van dit soort vraagstukken en de aanscherping van standpunten electoraal gezien aantrekkelijk waren. Aan de radicalisering van de discussie over het veiligheids- en defensiebeleid lag een generatieconflict mede ten grondslag. De nieuwe generatie, met 'Nieuws Links' als hun spreekbuis, zette zich schrap in de partijpolitieke discussie met behulp van een aantal buitenlandspolitieke vraagstukken. Op 25 november 1967 voerde het congres van de Partij van de Arbeid een fel debat over de beëindiging van het Nederlandse lidmaatschap van de *NAVO*. Een voorstel daartoe van Nieuwlinkser Han Lammers werd met 604 tegen 2109 stemmen verworpen. Het voorstel was kansloos, maar pleidooien van onder andere de mede-indiener van de motie, het Tweede Kamerlid en oudgediende Huub Franssen werden met een staande ovatie beloond. Het debat over veiligheids- en defensie-politieke vraagstukken werd scherper naarmate de oorlog in Vietnam het prestige van de Verenigde Staten steeds meer aanvrat en de dictaturen in *NAVO*-landen als Portugal en Griekenland de kritiek op het bondgenootschap versterkte.

Ook de eerste resultaten van de détente-politiek kleurden het debat. In 1969 begonnen de Verenigde Staten en de Sovjet-Unie met onderhandelingen over de beperking van hun strategische bewapening. In 1972 werd het ABM-verdrag ter beperking van de invoering van afweersystemen tegen strategische raketten gesloten. Tegelijkertijd kwam de 'Salt interim-overeenkomst' (Interim Agreement Strategic Arms Limitation Talks) tot stand. Deze eerste resultaten van wapenbeheersing waren feitelijk – wat de beperkingen betreft – op zichzelf niet spectaculair, maar hun politieke betekenis was ongekend groot. Het conflict tussen Oost en West had niet langer het karakter van een tomeloze, niet ophoudende wapenwedloop.

In dat opzicht leek voor velen een kentering te zijn gekomen in het gebruikelijke patroon dat zo kenmerkend was voor het tot dan toe gevoerde defensiebeleid, waarbij elke oplopende spanning in de Oost-Westverhoudingen de vraag uitlokte of de defensieuitgaven niet moesten worden opgeschroefd. Typerend in dat verband was de discussie binnen de Partij van de Arbeid over het besluit van het kabinet-De Jong om de defensieuitgaven met 225 miljoen gulden te verhogen. Deze verhoging vloeide volgens het kabinet rechtstreeks voort uit het militaire ingrijpen van het Warschaupact in Tsjechië-Slowakije in augustus 1968. De fractie van de Partij van de Arbeid in de Tweede Kamer was verdeeld over deze maatregel en had een compromis bedacht door 150 miljoen gulden af te wijzen en het restant van 75 miljoen gulden te aanvaarden. Het congres van de Partij van de Arbeid nam geen genoegen met dit halfslachtige compromis en omarmde een motie waarin werd gevraagd om geen cent extra aan de defensiebegroting toe te voegen.Van minstens even grote betekenis was de gelijktijdige aanvaarding van de motie van de afdeling Doniawerstal waarin de Tweede Kamerfractie werd uitgenodigd een scherpere oppositie te

voeren. De reactie van fractievoorzitter Den Uyl was wanhopig: "Moet ik dan in het tapijt bijten?"[59]

In de discussie over het veiligheids- en defensiebeleid speelde de Amerikaanse kritiek op de in Amerikaanse ogen te geringe defensie-inspanning van de West-Europese bondgenoten ook een rol. Het hoogtepunt van de wederzijdse irritaties op dit punt werd begin 1967 bereikt met de indiening door Senator Mike Mansfield van zijn befaamde resolutie waarin op een aanzienlijke vermindering van de Amerikaanse strijdkrachten in Europa werd aangedrongen.[60] Achtergrond van deze resolutie van het fors toegenomen tekort op de betalingsbalans van de Verenigde Staten. Weliswaar maakten de kosten voor de stationering van Amerikaanse militaire eenheden in Europa maar een klein deel uit van het betalingsbalanstekort, maar het tot astronomische hoogte opgelopen tekort was koren op de molen van degenen die de West-Europese bondgenoten als 'freeriders' (klaplopers) bestempelden.

6.7.1. Hoeveel is genoeg?

Ook in Nederland werd de hoogte van de defensieuitgaven een politiek vraagstuk van de hoogste orde. Dit soort discussies dreigt snel te verzanden. Harde parameters zijn niet voorhanden. De hoogte van de defensieuitgaven is geen absolute maatstaf voor de totale omvang van de defensie-inspanning van het desbetreffende land. Een percentage werkt nogal versluierend, omdat niet duidelijk is wat met de beschikbare defensiegelden wordt gedaan. Sommige krijgsmachten kennen bij voorbeeld hoge personeelsuitgaven, omdat salarissen en toeslagen hoger liggen dan in andere landen of omdat de krijgsmacht grotendeels uit dienstplichtigen bestaat. Daardoor worden de percentages van de verschillende landen onvergelijkbaar.

In zijn nota voor de kabinetsformateur pleitte minister Den Toom er desalniettemin voor de defensieuitgaven te binden aan een vast percentage van het nationaal inkomen. Los van het probleem dat de hoogte van de defensieuitgaven met zo'n norm uitsluitend achteraf kan worden vastgesteld of jaar na jaar moet worden gecorrigeerd, roept deze norm nog meer vragen op. Nederland kent een fundamenteel ander sociaal-economisch bestel dan bij voorbeeld de Verenigde Staten, Turkije of Italië. Dat maakte – en maakt - het gebruik van een vast percentage voor de hoogte van de defensieuitgaven uiterst arbitrair. Zolang een 'vaste' contributie, bij voorbeeld in vorm van een vast percentage van het bruto nationaal inkomen ontbreekt, is de *NAVO* gedoemd te berusten op vrijwillige bijdragen van haar lidstaten. En zolang deze lidstaten buiten hun *NAVO*-bijdrage ook nog met andere veiligheidsvraagstukken hebben te maken (het Turks-Griekse conflict, de bemoeienis met overzeese gebiedsdelen als de Antillen, etc) gaat elke vergelijking scheef.

Een andere mogelijkheid is om het aandeel van de defensieuitgaven als percentage van het nationaal inkomen niet te vergelijken met het gemiddelde van alle *NAVO*-landen bij elkaar, maar uitsluitend met vergelijkbare landen. De redenering achter deze aanpak is dat sommige lidstaten van de *NAVO* naast hun bondgenootschappelijke taken ook nog puur nationale of andere internationale taken hebben. Voor de Verenigde Staten werd in de jaren zestig en zeventig het aandeel van de voor de *NAVO* bestemde uitgaven in de totale defensiebegroting geschat op minimaal vijftien en maximaal vijftig procent.[61] Andere landen met in die tijd omvangrijke en dus kostbare eigen defensietaken waren Portugal, Turkije en Griekenland.

Uit een uit de jaren zeventig stammende vergelijking van de defensieuitgaven van Nederland, België, Noorwegen en Denemarken blijkt dat Nederland de relatief grootste defensie-inspanning leverde.[62]

Schema 6.1 Militaire inspanningen van Nederland, Noorwegen, België en Denemarken als percentage van het bruto nationaal inkomen

	1960-1965 gemiddeld	1966-1971 gemiddeld	1960-1971 gemiddeld
Nederland	4,7	4,0	4,4
Noorwegen	3,9	4,0	3,9
België	3,6	3,2	3,4
Denemarken	3,2	3,0	3,1

De betekenis van deze percentages is vrij beperkt zolang geen inzicht bestaat in de aard van de uitgaven. De discussie in Nederland concentreerde zich op de hoogte van het percentage. De vraag of – ongeacht het percentage - sprake was van een doelmatige besteding van deze defensieuitgaven werd dan ook terecht gesteld.

6.7.2. Doelmatig Defensiebeleid

In oktober 1968 publiceerde de Partij van de Arbeid "een defensieplan, dat als grondslag zou kunnen dienen voor het beleid van partij en frakties op het terrein der landsverdediging."[63] Dat beleid zou zich over een langere periode moeten uitstrekken. Het rapport vond zijn oorsprong in het congres van de Partij van de Arbeid van 1967, maar diende gaandeweg nog meer en veel ruimere doelstellingen. In een op het congres aangenomen motie van de afdeling Elst was gevraagd om de partij regelmatig op de hoogte te houden van ontwikkelingen op defensiegebied. Daarnaast was er een steeds sterkere stroming om niet alleen in commissieverband over defensievraagstukken van gedachten te wisselen, maar deze gedachten ook op papier te zetten en de discussie ook buiten de commissie voort te zetten. Met name de jongere leden van de commissie, waaronder de militaire jurist Bram Stemerdink drongen daar op aan. Een bont gezelschap hanteerde de pen bij het schrijven van het rapport. Voorzitter was Wiebe Wierda, een officier van de Koninklijke landmacht en vanaf 1956 lid van de Tweede Kamer. Een ander Tweede Kamerlid dat aan het rapport meewerkte was Ep Wieldraaijer. Wieldraaijer, die drie jaar lang als sergeant in Nederlands-Indië had gediend, was woordvoerder personeelsbeleid. Wierda en Wieldraaijer waren Kamerleden met een lange staat van dienst. Het derde Tweede Kamerlid in de commissie, Piet Dankert, was net in de Tweede Kamer gekozen. Andere opvallende PvdA'ers waren majoor Frans Uijen en de journalist Ab Sligting. De een was vice-voorzitter van de vereniging Nederland-DDR, de ander was werkzaam geweest als medewerker van de ambassade van de Verenigde Staten. Hulp uit de krijgsmacht was er ook. Zo was de broer van de oud-minister van Justitie en latere burgemeester van Amsterdam, Ivo Samkalden, de commissie af en toe behulpzaam. Jaap Samkalden was luitenant-kolonel van de Koninklijke landmacht.[64]

De titel van het rapport, 'Doelmatig Defensiebeleid', was bedacht door Sligting, die een vaardige hand had, over een uitstekend politiek gevoel beschikte en humor en charme gebruikte om zijn stempel op welk gezelschap dan ook te drukken. Majoor Feije Spits, medewerker van de legervoorlichtingsdienst die voor de radiomicrofoon van de VARA wekelijkse beschouwingen voorlas over defensievraagstukken, schreef het eerste hoofdstuk. Daarin werd op een buitengewoon gematigde wijze ingegaan op de grondslagen van het veiligheids- en defensiebeleid. De strategie van het aangepaste antwoord werd verdedigd en ontbinding van de NAVO "betekent de chaos", zo hield namens de commissie majoor Spits de lezer voor.

Wierda nam het tweede hoofdstuk voor zijn rekening. Opmerkelijk in zijn betoog is de verwerping van de koppeling van de defensieuitgaven aan een percentage van het nationaal inkomen. Zijn belangrijkste bezwaar was dat zo'n koppeling "een zeker automatisme in werking stelt, dat slagvaardigheid verhindert." Bovendien vroeg Wierda zich af over welke periode zo'n afspraak over een vast percentage moest gelden. Als voor een jaarlijkse vaststelling zou worden gekozen, dan kwam de minister van Defensie in de problemen met zijn planning. Veel viel te

zeggen voor een termijn van vier jaren, maar ook dan zouden problemen ontstaan bij de lange-termijn planning, waarbij Wierda als voorbeelden noemde "de vervanging van de *Starfighter* na 1975, […] de betaling van een nieuwe tank en de marine zit met haar gedachten al in de buurt van 1980." Zulke lange termijnen waren voor Wierda uit den boze: het zou opeenvolgende kabinetten binden aan een afspraak van een veel eerder kabinet. Wierda koos voor een andere benadering: afspraken tussen de ministers van Defensie en van Financiën over de hoogte van de defensieuitgaven gedurende een periode van vier jaar. Zonder te kiezen voor een vast percentage, zag Wierda de defensiebegroting in de orde van grootte van drie procent van het nationaal inkomen: "Dat lijkt geen onredelijk percentage om de gedachten op te bepalen." Maar in een adem pleitte Wierda voor "een andere aanpak van het beleid en een wijziging van de defensiestructuur."

Met de andere aanpak van het defensiebeleid bedoelde Wierda de afschaffing van de verdeelsleutel tussen de krijgsmachtdelen. De verdeelsleutel paste volgens Wierda in een systematiek waarbij de (militaire) adviseurs van de bewindspersonen ook de uitvoerders van de genomen besluiten waren. Dat veroorzaakte de in de ogen van Wierda zo verwerpelijke ondoelmatigheid bij Defensie. Hier tegenover stelde Wierda de vorming van een los van de militaire top staand "beleidsadviesorgaan" van militaire deskundigen, economen, financieel specialisten, bestuurskundigen dat "een planning voor, laten we zeggen, vier jaar [zou] ontwerpen met verwisselbare deelplannen, zodat de regering en eventueel het parlement een aantal alternatieven ter beschikking staan."

Dat zou de beleidsvorming ten goede komen, zeker als de minister van Defensie niet meer een gearriveerd militair, maar een ervaren politicus zou zijn. Aan staatssecretarissen, die aan de krijgsmachtdelen waren verbonden, bestond in deze door Wierda voorgestelde opzet geen behoefte.

Het derde hoofdstuk was het 'pièce de résistance' en handelde over de "organisatie en samenstelling van de strijdkrachten." Het was van de hand van Bram Stemerdink. De kern van het probleem waren volgens Stemerdink "de scherpe scheidslijnen, die nu van de top naar de bodem door de krijgsmacht lopen."[65] Deze scheidslijnen werkten doublures en versnippering in de hand, kweekten rivaliteit en waren een obstakel voor flexibiliteit. Het resultaat was dat de voor Defensie bestemde financiële middelen verloren gingen in ondoelmatige exploitatie-uitgaven en niet werden besteed aan de broodnodige investeringen.

De oplossing was een "reorganisatie van de strijdkrachten", zoals die in Canada was doorgevoerd: "die [zou] in grote lijnen model kunnen staan voor een nieuwe Nederlandse aanpak." Het Canadese model hield in dat een volledig geïntegreerde krijgsmacht werd gevormd onder leiding van één bevelhebber en waarbij alle militairen één en hetzelfde uniform droegen.

Het bleek een te ver doorgevoerd, enkele jaren later weer herroepen aanpak van een van de merkwaardigste Canadese politici, Paul Hellyer. Hellyer werd in 1949 als 25-jarige het jongste lid van het Canadese parlement. Onder minister-president Lester Pearson werd hij in 1963 minister van Defensie en voerde hij deze vergaande reorganisatie door. Hij verloor in 1967 de strijd om het partijleiderschap van Pierre Trudeau en stapte na een kort intermezzo als onafhankelijk parlementslid over van de liberale naar de conservatieve partij.

Stemerdinks hoofddoel was "een ongedeelde krijgsmacht met één algemene militaire leiding".[66] Dat zou gepaard moeten gaan met een concentratie op hoofdgebieden, die wat Stemerdink betreft "in hoofdzaak te land en ter zee" zouden liggen. Daarvoor was "een [nieuwe] rolverdeling binnen de *NAVO*" vereist. Maar ook binnen de eigen krijgsmacht was een verschuiving van taken, middelen en eenheden onvermijdelijk. Stemerdink wijdde in zijn

bijdrage aan 'Doelmatig Defensiebeleid' uitgebreid uit over de toekomstige structuur van de landmacht en de marine. Voor de luchtmacht was Stemerdink zuinig: "in de nieuwe structuur voor de krijgsmacht, zoals die ons voor ogen staat, is geen plaats meer voor een zelfstandige luchtmacht in eigen uniform." Daarvoor voerde hij verschillende argumenten aan. De luchtverdediging werd steeds meer overgenomen door luchtdoelraketten, die in Nederland weliswaar bij de luchtmacht waren ingedeeld, maar in andere krijgsmachten, waaronder de Amerikaanse, onder de landmacht vielen. Daarnaast constateerde Stemerdink een verschuiving naar grondsteun met conventionele middelen en niet langer de inzet van gevechtsvliegtuigen als de *Starfighter* voor nucleaire missies. Tenslotte brak Stemerdink een lans voor een grotere rol voor gevechtshelikopters, een taak die zo nauw verwezen was met het landoptreden dat deze gevechtshelikopters "een steeds belangrijker element in de landmacht" zouden gaan vormen.

De vervanging van de S*tarfighter* zou volgens 'Doelmatig Defensiebeleid' deel moeten uitmaken van "een diepgaand onderzoek […] naar de vraag of er voor dit vliegtuig, wat de rol van luchtverdedigingsjager betreft, nog wel een opvolger nodig is." Die taak moest maar "aan de grote landen – met name Amerika – […] worden overgelaten," aldus Stemerdink.

Stemerdink bepleitte "een diepgaande studie en weloverwogen keuze, ingepast in de genoemde rolverdeling binnen de *NAVO*." In onderhandelingen tussen de *NAVO*-lidstaten "moet een zodanige rolverdeling worden bereikt, dat het beste profijt kan worden getrokken van Nederlands' kwaliteiten en mogelijkheden."

6.7.3. Doelmatig Defensiebeleid II

In het najaar van 1971 vroeg Joop den Uyl, de fractievoorzitter van de Partij van de Arbeid in de Tweede Kamer, Stemerdink om de voorstellen uit 'Doelmatig Defensiebeleid' cijfermatig te onderbouwen. Taakspecialisatie was een 'buzz'-woord geworden. Ook bij andere politieke partijen in de Tweede Kamer. Het VVD-Kamerlid Gerard Koudijs, een gepensioneerd marineofficier, diende als lid van de Noord-Atlantische Assemblee een aanbeveling in, waarin de *NAVO*-landen werden opgeroepen "met voortvarendheid de mogelijkheid te onderzoeken het aantal aparte volledig uitgeruste nationale strijdkrachten te verminderen, ten einde door middel van geleidelijke integratie en een nieuwe taakverdeling, de Noord-Atlantische defensie doeltreffender te maken alsmede meer waarde voor het bestede geld te verkrijgen."[67] Het ging het VVD-Kamerlid overigens om "een grotere capaciteit met dezelfde financiële offers."[68] Door de verschillende invalshoeken werden de hoogte van de defensieuitgaven en een doelmatiger defensiebeleid een nog heftiger politiek issue. Het in de zomer van 1971 tot stand gekomen kabinet-Biesheuvel slaagde er niet in in het regeerakkoord voor de volle kabinetsperiode afspraken vast te leggen over de defensieuitgaven.

Stemerdink werkte het verzoek van zijn fractievoorzitter uit in een korte notitie, waarvoor zijn fractiegenoot, Max van der Stoel, enkele inleidende opmerkingen over de "rooskleuriger" internationaal-politieke ontwikkelingen tussen Oost en West aanleverde. Stemerdink zelf haakte daarbij aan en pleitte voor "konkrete voorstellen inzake specialisatie en taakverdeling tussen de verschillende landen."[69] Nederland zou daarbij "als klein land" kunnen dienen "als katalysator door zelf met voorstellen te komen". Op dat vlak lag voor Nederland een uitgelezen mogelijkheid bij de vervanging van de *Starfighter*: "Het zal duidelijk zijn dat een grotere luchtmacht, bv. de luchtmacht van de Bondsrepubliek [Duitsland], tegen lagere kosten dan wij er aan besteden een honderdtal vliegtuigen erbij kan nemen."[70] Als stok achter de deur in zulke onderhandelingen moest de *Starfighter* voorlopig niet worden vervangen.

De Koster trok zich van dat soort pleidooien niets aan. Op Prinsjesdag 1971 kondigde hij aan dat de keuze voor een opvolger voor de *Starfighter* in 1972 zou vallen.[71] Om tijd te winnen stelde Stemerdink in 'Doelmatig Defensiebeleid (II)' voor om de *Starfighter* tot 1982 "vlieggereed te houden". Daarmee zou een bedrag van tweehonderd miljoen gulden zijn

gemoeid. “Het vliegtuig kan in vernieuwde toestand 95 procent van de taken van een nieuw vliegtuig verrichten”, aldus Stemerdink.

De tussentijd moest worden gebruikt om via taakverdeling tot een doelmatiger defensiebeleid te komen. Stemerdinks notitie voorzag immers niet in zulke voorstellen. Wel bevatte Stemerdinks ruim twintig kantjes tellende “aanvullende opmerkingen” bij het in 1968 verschenen rapport ‘Doelmatig Defensiebeleid’ bezuinigingsvoorstellen voor de jaren 1972 tot en met 1975 met een omvang van 1600 miljoen gulden.

Niet alleen de Partij van de Arbeid kwam met een eigen nota of notitie over het te voeren defensiebeleid. D66 bood de commissie-Van Rijckevorsel een nota aan over de uitgangspunten van het defensiebeleid. Gruwde minister De Koster van de retoriek in Stemerdinks notitie, van de opvattingen van D66 walgde hij. “In hun uitwerking [zouden deze wijzigingen] mijns inziens het einde van de NAVO kunnen inluiden”, aldus de minister van Defensie.[72] Meer belangstelling van de bewindsman ging uit naar een derde bijdrage aan het defensiedebat in het begin van de jaren zeventig. Het ‘Centrum voor Staatkundige Vorming’, een nauw aan de KVP geliëerde instantie, had een notitie opgesteld over enkele hoofdpunten van het defensiebeleid. Deze notitie was de voorloper van een uitgebreidere studie, die in de loop van het jaar 1972 het licht zou zien. Kern van deze notitie was dat Nederland zijn bijdrage aan de bondgenootschappelijke verdediging moest concentreren en doelmatiger organiseren. Koren op de molen van de Partij van de Arbeid.

Toon en inhoud van de binnen de KVP gerijpte gedachten sloten nauw aan bij de in beide delen van Doelmatig Defensiebeleid ingeslagen weg van de Partij van de Arbeid. Ook het optreden van de nieuwe defensiewoordvoerder van de KVP in de Tweede Kamer, de oud-brigadegeneraal Joop van Elsen was anders dan de hartstochtelijke verdediging van de belangen van de krijgsmacht door veel van zijn voorgangers van christen-democratische huize in de Tweede Kamer. Zo gebruikte Van Elsen de commissie-Van Rijckevorsel om van minister De Koster de toezegging te krijgen dat beslissingen over grote investeringsprojecten zouden moeten wachten op het standpunt van het kabinet over de aanbevelingen van de ‘commissie van civiele en militaire deskundigen’. Wat de vervanging van de *Starfighter* betreft, legde minister De Koster zich knarsetandend neer bij zo’n verder uitgerekt besluitvormingstraject.[73]

6.7.4. Aan de vooravond van het rapport van de commissie-Van Rijckevorsel

Op uiterlijk 1 maart 1972 zou de ‘commissie van civiele en militaire deskundigen’ haar advies aan de minister van Defensie én de minister-president aanbieden. Zo stond dat in haar instellingsbeschikking. De rol en betrokkenheid van minister-president Barend Biesheuvel bij de commissie hadden hun wortels in de kabinetsformatie. Als gevolg van het gebrek aan overeenstemming tussen de coalitiepartijen over de hoogte van de defensieuitgaven in de drie laatste jaren van de kabinetsperiode waren de aanbevelingen van de commissie-Van Rijckevorsel in Den Haag ‘hot stuff’. Taken en middelen voor de krijgsmacht waren een politieke twistappel. Biesheuvel verwachtte van de publicatie van het rapport-Van Rijckevorsel “een verhitting van de discussie en van de politieke sfeer rondom het defensiebudget.”[74] Het was dus niet verwonderlijk dat de minister-president en zijn naaste medewerkers het werk van de commissie-Van Rijckevorsel met veel belangstelling volgden.

Voor de plaatsvervangend secretaris-generaal van het ministerie van Algemene Zaken, Dirk Ringnalda, gold in dat verband het spreekwoord dat ‘een goede buur beter is dan een verre vriend’. Een van zijn buren was de chef staf van de vierde divisie, Bill Clumpkens. Defensie was voor Biesheuvel en zijn medewerkers een “moeras”.[75] Om daaruit te komen waren “substantiële bezuiniging[en] zonder verlies van kwaliteit” nodig.

Een groep, veelal jongere, landmachtofficieren was deze uitdaging aangegaan en had uiteindelijk ook de commandant van het *Eerste Legerkorps*, luitenant-generaal Ferry Meijnderts, voor hun plannen weten te winnen.

Op woensdag 22 maart 1972 boog Biesheuvel zich over de vraag wat "de aangewezen weg [was] om ons uit het moeras [van Defensie] te helpen." [76] De minister-president beschikte over een in naam van Meijnderts opgestelde, maar niet door de legerkorpscommandant ondertekende aantekening over mogelijke bezuinigingen.

Daarover wilde Biesheuvel wel eens met De Koster spreken. En wel op maandagavond 27 maart 1972, de dag waarop de commissie-Van Rijckevorsel haar advies en aanbevelingen zou presenteren. Een complicatie was dat de minister van Defensie noch zijn ambtenaren aan het Haagse Plein over de aantekening met deze bezuinigingsvoorstellen beschikten. De hoofdmoot van de door Biesheuvel gewenste bijeenkomst op 27 maart 1972 zou een gesprek zijn met de commandant van het *Eerste Legerkorps*. Die zou moeten worden vergezeld door Clumpkens en op zijn beurt zou Biesheuvel Ringnalda vragen bij de besprekingen in het Catshuis aanwezig te zijn. De Koster hoefde overigens niet veel in gang te zetten voor de totstandkoming van deze afspraak: Biesheuvel had Meijnderts al uitgenodigd "op een strikt persoonlijke en informele basis en met waarborgen van geheimhouding in verband met gevoeligheden bij de Chefs van Staven en met de geruststelling dat ik voornemens was zijn minister ook uit te nodigen." Het gesprek met De Koster kon dan worden gevoerd "na het vertrek van de heren".

Bij De Koster moet rook uit de oren zijn gekomen: "Ik heb de Heer Biesheuvel opgebeld met de vraag of hij, toen hij Minister van Landbouw was, zou hebben aanvaard, dat de Minister-President hem zou verzoeken om aanwezig te zijn bij een gesprek met een Landbouwconsulent, die interessante ideeën had over de verhoging van de productiviteit van de koe."[77] De Koster voelde zich gepasseerd, gekleineerd en ten onrechte bekritiseerd. Op vrijdag 24 maart 1972, na afloop van de ministerraad, haalde De Koster zijn gram bij Biesheuvel. Een gesprek met Meijnderts zou in de hiërarchische krijgsmacht verkeerd vallen. De door Biesheuvel te maken boog om de chef van de generale staf heen zou slecht worden ontvangen. De timing van het gesprek met Meijnderts, nota bene op de avond dat de commissie-Van Rijckevorsel haar rapport zou uitbrengen, was buitengewoon ongelukkig en zo'n gesprek zou tot ongewenste publiciteit leiden. Ten slotte verslikte De Koster zich in de aanwezigheid van Clumpkens bij het gesprek.[78] Biesheuvel zegde het gesprek met Meijnderts af.

6.8 De toekomst van de Nederlandse defensie: het rapport van de commissie-Van Rijckevorsel

Op maandag 27 maart 1972 verscheen het rapport van de 'commissie van civiele en militaire deskundigen.' Het rapport bevatte een standpunt van de meerderheid van de leden en een standpunt van de minderheid. Tot de minderheid hoorden maar vijf leden: Henk Neuman, Laurens Jan Brinkhorst, Peter Kooijmans, Wiebe Wierda en Karel van Rijckevorsel. Getalsmatig de minderheid, als representanten van de KVP, D66, ARP en Partij van de Arbeid vormden ze politiek gezien de meerderheid binnen de commissie. Zowel de meerderheid als de minderheid was van mening dat "er belangrijke materiële tekortkomingen in de huidige Nederlandse defensie zijn."[79] Eenstemmigheid bestond ook in het "oordeel, dat deze materiële tekortkomingen niet opgeheven kunnen worden onder gelijktijdige handhaving én van de defensieuitgaven op het huidige percentage van het nationaal inkomen én van de NAVO-taken die Nederland heeft aanvaard."

De meerderheid koos voor handhaving van de *NAVO*-taken en stelde voor het niveau van de defensieuitgaven te verhogen van 3,945 procent van het nationaal inkomen in 1972 naar

gemiddeld 4,25 procent in de jaren tussen 1973 en 1977. De minderheid ging niet zo ver: ze wilde de defensieuitgaven handhaven op het niveau van 3,945 procent van het nationaal inkomen. Daaruit vloeiden voort "voorstellen [..] tot vermindering van de omvang of opheffing van bepaalde *NAVO*-bijdragen." Wat de luchtmacht betreft, betekende dit dat "de besluitvorming tot vervanging van de *Starfighters* wordt uitgesteld." De minderheid stelde zich daarbij de vraag "of Nederland zich nog langer drie min of meer volwaardige krijgsmachtdelen [kon] permitteren."[80] Ze deed een dringende aanbeveling "ten spoedigste in *NAVO*-verband de vraag aan de orde te stellen of niet dient te worden overgegaan, hètzij tot een taakverdeling in de geest van Ottawa, zodat, wat Nederland betreft, althans twee krijgsmachtdelen optimaal kunnen functioneren, hetzij tot een bijdrage in een volledig geïntegreerde luchtmacht van een aantal landen, waarvoor ieders bijdrage dan naar recht en billijkheid, daarbij rekening houdend met de totale defensie-inspanning van een ieder, dient te worden vastgesteld." Als noch het een noch het ander kon worden bereikt, zou Nederland "een aantal van de thans toegewezen taken niet meer kunnen vervullen".

De meerderheid vond de *Starfighter* "in tactisch opzicht duidelijk verouderd".[81] Een vervanger met de mogelijkheid om alle taken van de *Starfighter* uit te voeren was echter "zeer kostbaar". Om die reden pleitte de meerderheid ervoor het aantal gevechtsvliegtuigen op het toen bestaande niveau te handhaven en wat de taken betreft het accent te verschuiven "naar het verkrijgen van het luchtoverwicht in meer algemene zin". Aan dergelijke toestellen bestond volgens de meerderheid "in Centraal-Europa aan *NAVO*-zijde een duidelijk aanwijsbaar tekort."

De zo ver uit elkaar liggende standpunten over de luchtmacht en de vervanging van de *Starfighter* binnen de commissie waren twee weken voor de verschijning van het rapport van de commissie-Van Rijckevorsel uitgelekt. Het minderheidsstandpunt zorgde in luchtmachtkringen voor grote opschudding. In het *Algemeen Dagblad* verscheen een ingezonden brief met de kop: "Dag, luchtmacht."[82] "Volslagen onbegrijpelijk en uitermate kortzichtig" werd het minderheidsstandpunt genoemd. Onbegrijpelijk, omdat de luchtstrijdkrachten een overheersende rol in de toekomstige oorlogvoering zouden gaan vervullen. Kortzichtig, omdat het bij de aanschaf van de opvolger van de *Starfighter* om "een uitermate langlopende investering" ging. Was getekend: Mat Herben, hoofdredacteur van de *Military Aviation Review Int*, een tijdschrift waarnaar tevergeefs in de grotere bibliotheken wordt gezocht.

6.8.1. Naar een Franse vervanger

Vrijwel gelijktijdig met de verschijning van het advies van de commissie-Van Rijckevorsel bezocht minister De Koster zijn Franse collega Michel Debré. Op dat moment lagen vier vliegtuigtypes lagen onder de loep van de luchtmacht: de Lockheed *CL-1200 Lancer*, de Northrop *P-530 Cobra*, de Dassault *Mirage F1* en de SAAB *37 Viggen*. Een beslissing zou pas worden genomen na de verschijning van het advies van de 'commissie van civiele en militaire deskundigen'. Het bezoek aan Debré stond in het teken van de vraag wat Frankrijk bij de vervanging van de *Starfighter* kon betekenen.

Voor de *Alpha Jet* had de luchtmacht "vooralsnog geen belangstelling".[83] Duitsland en Frankrijk ontwikkelden dit toestel sinds 1970. De Franse luchtmacht zou het louter voor opleidingstaken gebruiken, de Luftwaffe wilde een zwaardere versie om de Fiat *G-91* te vervangen. De *G-91* werd ingezet voor grondsteun, verkenningen en opleidingen. Omdat de *Alpha Jet* niet geschikt was voor de luchtverdedigingstaak, was dat toestel geen reis naar Parijs waard.

Dat lag anders bij de *Mirage F1*. Dit toestel was een van de vier overgebleven kandidaten voor de opvolging van de *Starfighter*. De Lockheed *C-1200 Lancer* "beviel de luchtmacht eigenlijk niet".[84] De Northrop *P-530 Cobra* was nog in een pril stadium van ontwikkeling. De *Mirage F1* en de *Viggen* waren de enige vliegtuigtypen, waarover harde gegevens bestonden. Na de selectie

van de vier toestellen in april 1971 was het stil geworden rond de *Mirage*. Minister Debré nodigde op 11 mei 1971 testvliegers van de luchtmacht uit om in Frankrijk met de *Mirage F1* proefvluchten uit te voeren. Dat aanbod was van de hand gewezen, omdat voor de drie andere toestellen zo'n aanbod niet was gedaan. "Het aanbod paste dan ook niet in het beleid inzake de opvolging", liet de Nederlandse minister aan zijn Franse collega weten.

Inmiddels waren 85 *Mirage F1*-toestellen met de *9K50* motor besteld. Niet alleen voor de Franse luchtmacht, maar ook voor de luchtmacht van het apartheidsregiem van Zuid-Afrika. Daarmee had de *Mirage* een voorsprong op haar concurrenten die nog naar de eerste bestellingen moesten hengelen: "De *F1* is het enige 'fighter'-type in de gehele westelijke wereld dat qua gewicht/grootte/prijs goed vergelijkbaar is met de *Starfighter* en *Mirage III* (tezamen meer dan 3000 stuks) en dat op tijd 'gebruiksgereed' zal zijn om deze typen te vervangen.".

Een zwak punt van de *Mirage* was de ongunstige verhouding tussen het gewicht van het vliegtuig en de stuwkracht. Met de *9K50* motor was die verhouding niet veel beter dan bij de *Starfighter* en de *Mirage III*. De nieuwe *M53* motor van Snecma bood overigens in dat opzicht goede perspectieven. Het enthousiasme voor de *Mirage F1* (of het gebrek aan bruikbare Amerikaanse alternatieven) was zo groot dat in de Tweede Kamer vragen werden gesteld of er concrete plannen bestonden om de *Starfighter* te vervangen door de *Mirage F1*.[85]

Minister De Koster tilde niet zwaar aan de aanbeveling van de minderheid van de commissie-Van Rijckevorsel voor uitstel van de vervanging en onderhandelingen over taakverdeling. Weliswaar toonde hij zich in zijn contacten met leden van de Tweede Kamer een principieel voorstander van "vergaande taakverdeling".[86] Maar "zo ver is het echter nog lang niet in de *NAVO*". De luchtmacht kreeg op 30 mei 1972 opdracht een "beoordeling van de candidaat-opvolgers *Starfighter*" op te stellen.[87] Drie dagen later was de luchtmacht klaar met haar keuze.

6.8.2. Toch weer op Amerikaanse koers

De uitkomsten van de beoordeling van de luchtmacht weken af van wat minister De Koster twaalf dagen later, op 14 juni 1972, aan de Vaste Commissie voor Defensie van de Tweede Kamer meedeelde. Zo adviseerde de luchtmacht met in ieder geval twee toestellen door te gaan in de verdere keuzebepaling voor een opvolger van de *Starfighter*. Dat waren de *Mirage F1* en de *Viggen*. Daaraan werd toegevoegd: "Zo U zulks *om andere redenen* (cursivering: BK) wenselijk acht, kan ook de firma Northrop worden betrokken in deze fase van het keuzeproces." De *Cobra* van Northrop kende in de ogen van de luchtmacht risico's. De kans "op kinderziektes" was "zeer groot". Het "beslissingmoment" tot verdere ontwikkeling en productie was "onvoorspelbaar". Het "invoeringstempo" zou in ieder geval afwijken van de bij de luchtmacht gehanteerde planning. Het risico van vertraging was "groot". De *Cobra* voldeed ten slotte maar "redelijk" aan de toen geldende operationele eisen.

Maar de "andere redenen" werd gedoeld op de inschakeling van de Nederlandse industrie, in het bijzonder Fokker, bij de productie van de *Cobra*. Half maart 1972 had minister De Koster de hoofdvestiging van Northrop in Burbank bezocht. Het Californische bedrijf was er veel aan gelegen om Nederland voor de *Cobra* te interesseren. De Nederlandse luchtmacht werd gezien "als de sleutel voor de spoedige start van een multi-nationaal pre-productieproces".[88] Maar liefst tien tot vijftien procent van het complete toestel zou in de Fokker-fabrieken worden geproduceerd. Gedacht werd aan de bouw van 750 tot 1000 *Cobra's*. Elk toestel zou Fokker 7500 tot 10.000 manuren werk opleveren. Voor de op dat moment voor de zoveelste keer in een dip verkerende vliegtuigbouwer was dat heel erg goed nieuws. Bij Fokker was werktijdverkorting aangevraagd en in april 1972 werd het ontslag van 350 werknemers aangekondigd.[89]

Op 14 juni 1972 liet minister De Koster de Tweede Kamer weten dat "de *Cobra* (van de firma Northrop) een vliegtuigontwerp met opmerkelijke eigenschappen is die het zonder twijfel geschikt [maakt] voor de Koninklijke luchtmacht." De *Mirage F1* en de *Viggen* "hebben ook voor de Koninklijke luchtmacht in het algemeen aanvaardbare prestaties."[90]

Deze drie toestellen kwamen in de volgende ronde voor de keuzebepaling van de opvolger van de *Starfighter*. Voor De Koster wogen daarvoor twee argumenten zwaar. Het eerste argument was dat de luchtmacht niet in staat was om "gelijktijdig [een] volledige evaluatie" van meer dan drie vliegtuigtypen uit te voeren. Het tweede argument schudde De Koster pas uit zijn mouw toen hij daarnaar werd gevraagd: hij wilde geen tijd verliezen en overgaan tot vervanging van de *Starfighter* "mede aangezien inmiddels voor hem was komen vast te staan, dat de voor Nederland in *NAVO*-verband weggelegde luchtmachttaak niet door andere *NAVO*-landen zal worden overgenomen."[91] Op 9 juli 1972 kregen Dassault, SAAB en Northrop een formeel verzoek om voor de vervanging van de *Starfighter* een offerte uit te brengen. "De vervanging zal uiterlijk in 1977 moeten aanvangen en omstreeks 1979/1980 voltooid moeten zijn. Dit betekent, dat de keuze van het nieuwe type uiterlijk in de eerste helft van 1973 zal dienen te worden gedaan", zo kondigde De Koster in de Tweede Kamer aan.[92]

6.8.3. In koffiedik kijken

Maar nog voordat deze drie vliegtuigindustrieën een aanbod konden doen, viel het twaalf maanden oude kabinet-Biesheuvel op 20 juli 1972. Nogal onverwacht voor de buitenwacht, over onoverbrugbare verschillen van mening over de omvang van de overheidsuitgaven. Een naschokje veroorzaakte staatssecretaris Van Es, die even plotseling, op 13 september 1972, zes dagen voor Prinsjesdag, zijn ontslag aanbood. Hij kon zich niet verenigen met de plannen van minister De Koster voor de reorganisatie van de defensieorganisatie, die in de op Prinsjesdag gepresenteerde begroting werden bekendgemaakt. De Koster schetste daarbij het dilemma waarin de minister van Defensie verzeild raakte. Aan de ene kant stond het behoud van de krijgsmachtdelen voorop, aan de andere kant "is de politieke leiding verantwoordelijk voor alles wat Nederland voor zijn defensie onderneemt."[93] In de verticale organisatie was dat politieke primaat primair vastgelegd in de voor elk krijgsmachtdeel afzonderlijk verantwoordelijke staatssecretaris. De Koster constateerde daarbij dat "in deze constructie toch onvoldoende tot zijn recht kwam dat een goed afgewogen defensiebeleid meer is dan de optelsom van het beleid der afzonderlijke krijgsmachtdelen." En - zo ging hij verder – "wat ontbrak, was een centraal apparaat dat de minister onafhankelijk, dus niet gezien vanuit het gezichtspunt van één krijgsmachtdeel, adviseerde over de plannen van de krijgsmachtdelen." Zelf was de minister niet in staat om "allen te ontvangen die aan hem verantwoording moeten afleggen." In de nieuwe organisatie werd dan ook een plek opgenomen voor functionele functionarissen, de directeuren-generaal voor personeel, voor materieel en voor economie en financiën, die de grip van de politieke leiding op de krijgsmachtdelen zouden moeten versterken. Binnen de krijgsmachtdelen werd de bevelhebber als chef van de staf van zijn krijgsmachtdeel aangewezen, om ook daar de rechtstreekse verantwoordelijkheid voor het uit te voeren beleid vast te leggen. Om "in breder kader wellicht tot betere oplossingen" voor de vaak moeilijke vraagstukken in de defensieorganisatie te komen, stelde minister De Koster de Defensieraad als "het hoogste beleidsvoorbereidend, beleidsvoerend en controlerend orgaan" in.

De opvolger van minister De Koster kreeg deze voorstellen in de schoot geworpen, maar in het laatste kwartaal van 1972 kon De Koster daarvan nog niet profiteren. Voor de dagelijkse gang van zaken op het ministerie was De Koster met huid en haar overgeleverd aan de krijgsmachtdelen. Dat gold in het bijzonder voor de kwestie van de opvolging van de *Starfighter*. Hoe weinig de minister in de melk te brokkelen had, verwoordde zijn partijgenoot, de voorzitter van de VVD-fractie in de Eerste Kamer mr. Harm van Riel, als volgt: "Het gaat om een oneindig gecompliceerd vraagstuk, waarbij het feit, dat vliegtuigen alleen op langere termijn leverbaar zijn, de kwalijkste rol speelt. Dat betekent namelijk, dat Gij en Uw adviseurs

bij voortduring in een aantal potten met koffiedik moeten zitten kijken."[94] De Koster kon de verleiding om in het koffiedik te kijken niet weerstaan.

De Kosters voornemen om zelf het besluit tot vervanging te nemen en een keuze te maken tussen een van de drie overgebleven types wankelde. Nu eens legde hij zich neer bij zijn demissionaire status, dan weer trappelde hij van ongeduld om zelf met een keuze te komen. Op 12 september 1972 liet minister De Koster weten dat hij geen besluiten meer zou nemen waaraan zijn opvolger op enigerlei wijze gebonden zou zijn.[95] Pesterige kamervragen van het PSP-kamerlid Fred van der Spek over mogelijke aantallen toestellen ter vervanging van de *Starfighter* en over overleg met een Australische defensiedelegatie over de vervanging van de *Starfighter* ontweek De Koster ("behoeven geen beantwoording").[96]

Een paar dagen eerder hadden twee *Starfighters* van de vliegbasis Leeuwarden boven de Noordzee een *Tupolev TU-20* bommenwerper, in *NAVO*-jargon *Bear*, van de luchtmacht van de Sovjet-Unie onderschept. Het vijandelijke toestel was de Friese hoofdstad op 160 kilometer genaderd en maakte deel uit van een formatie van drie *Bear*-bommenwerpers, die "bijna zeker […] hebben geprobeerd de Nederlandse luchtverdediging uit te testen."[97] Eerste luitenant-vlieger Koos Lokhorst en tweede luitenant-vlieger Erik Wesselius vlogen met hun *Starfighters* 45 kilometer lang op tien meter afstand van de kolossale en veel tragere Russische bommenwerper. Vervolgens zwenkte het toestel in noord-noord-westelijke richting en maakte dat het wegkwam. Nog dezelfde avond wees De Koster in *Avro's Televizier* erop, dat het bewijs voor een eigen luchtmacht was geleverd. "Overdracht van de luchtmachttaak aan de Westduitsers waarop in sommige parlementaire kringen wordt gezinspeeld, zou volgens De Koster vertragend kunnen werken," zou citeerde *De Telegraaf* de VVD-bewindsman.

6.9 Defensie in de jaren '70

Tot die parlementaire kringen hoorde ook de KVP. Officieel ging het om een "rapport van een commissie van het Centrum voor Staatkundige Vorming", maar in zijn voorwoord constateerde de voorzitter van het 'Centrum', dat "de commissie – wat de essentie betreft – heeft voortgebouwd op gedachten die in de KVP al gangbaar waren."[98] De commissie had meer inhoud gegeven aan de in de KVP al levende opvatting "dat wij binnen de defensie-inspanning meer nadruk (dienen te) leggen op kwaliteit dan op kwantiteit."

Dat uitgangspunt kwam in het bijzonder tot uitdrukking in de voorstellen van de commissie over de toekomstige taken van de luchtmacht. Allereerst kon de commissie onder leiding van luitenant-generaal b.d. Th.E.E.H. Mathon maar moeilijk inzicht krijgen in de taken van de gevechtsvliegtuigen van de luchtmacht: "dat is niet alleen te wijten aan de omstandigheid, dat verschillende taken in elkaar overvloeien en dus moeilijk te onderscheiden zijn, maar ook aan de hier [in de Defensienota 1968] gebezigde wijze van omschrijven." Vervolgens stelde de commissie vast dat allerlei "beperkingen ter verlaging van de exploitatiekosten" tot gevolg hadden dat van elk squadron *Starfighter*-toestellen nog maar twaalf in plaats van achttien toestellen in gebruik waren. Omdat de commissie gekant was tegen "opheffing of drastische inkrimping van een der krijgsmachtdelen" moesten prioriteiten binnen de krijgsmachtdelen, en dus ook de luchtmacht, worden gesteld. Zo achtte de commissie de aanvalstaak op het luchtpotentieel van de tegenstander ('counter-air' missies) te riskant en gaf zij de voorkeur eraan "het eigen luchtpotentieel in de eerste plaats te bestemmen voor luchtverdediging boven eigen grondgebied en eigen grondstrijdkrachten."[99] Een hoge prioriteit kende de commissie toe aan "de directe luchtsteun aan de eigen troepen". Daar volgde meteen op dat ook de luchtverdediging vooral een taak was van gevechtsvliegtuigen. Militair-strategische overwegingen (Noord- en West-Nederland vielen buiten de verdediging met de geleide wapens

van de *NAVO*-landen in de Centrale Sector) en politiek-morele argumenten (zichtbaarheid van de eigen strijdkrachten) waren daarbij van belang.

Taken "met een lage of lagere prioriteit [kunnen] zonder veel bezwaar worden afgestoten of gereduceerd", aldus het rapport.[100] Een geringere omvang van het takenpakket zou ertoe kunnen leiden dat met de vervanging van de *Starfighter* nog even kon worden gewacht. Wellicht zou uiteindelijk kunnen worden volstaan met een vliegtuigtype dat de *Starfighter* én de *NF-5* zou kunnen vervangen. De door minister De Koster geraamde kosten van de vervanging van de *Starfighter* in de orde van grootte van anderhalf miljard gulden "(waarschijnlijk twee miljard gulden)" vond de commissie te gortig: "Nederland kan zich een zo grote uitgave voor een onderdeel van een krijgsmachtdeel niet veroorloven." Tijd voor onderhandelingen met de andere *NAVO*-landen over "een gereduceerde vervulling van luchtmachttaken" was volgens de commissie ruim aanwezig. Van oud-staatssecretaris Duynstee had ze het idee afgekeken van een fasegewijze vervanging van de *Starfighter*. Eerst de *Starfighters* van de 'strike-squadrons', vervolgens de luchtverdedigingsjager en ten slotte de fotoverkenners: "er is geen reden de besluitvorming over de vervanging van de *Starfighter* te forceren."[101] Ook op een ander vlak volgde de commissie van militaire deskundigen uit de KVP de meerderheid van de commissie-Van Rijckevorsel niet. Het getuigde "niet van politieke realiteitszin procentueel hogere uitgaven voor de defensie te bepleiten dan thans beschikbaar worden gesteld".

En daarmee liet deze commissie uit de KVP minister De Koster in de steek. Althans zo leek het, want de demissionaire minister van Defensie legde zich niet neer bij de politieke patstelling door de vervroegde verkiezingen voor de Tweede Kamer op 29 november 1972.

6.10 Waarheen?

"Verder uitstel is onverantwoord." Een "definitieve keuze" voor de opvolger van de *Starfighter* zou "in het eerste kwartaal van 1973" moeten worden genomen. Minister De Koster maakte van zijn hart geen moordkuil in de bijeenkomst van de Staatscommissie voor Defensie op 18 september 1972.[102] De keuze voor een nieuw toestel zou beperkt zijn tot "een Amerikaans, Zweeds of Frans toestel". De *Cobra*, het Amerikaanse toestel, was nog het minst ver in ontwikkeling. Voor de ontwikkeling van de *Cobra* wilde Northrop "een bestelling voor een minimum aantal vliegtuigen". Maar dat aantal lag veel hoger dan wat Nederland wilde aanschaffen. Dat betekende overigens niet dat de mogelijkheid van een Amerikaanse opvolger van de *Starfighter* van de baan was: "De Amerikaanse regering heeft inmiddels opdrachten verstrekt voor de ontwikkeling van een licht vliegtuig dat in de richting komt van de in Nederland gestelde eisen, zodat het vereiste minimum aantal mogelijk lager zal komen te liggen."

De Koster verwees hierbij naar het besluit van de Amerikaanse luchtmacht in april 1972 om Northrop en General Dynamics twee prototypes te laten bouwen van een nieuw lichtgewicht gevechtsvliegtuig. Northrop kreeg voor de doorontwikkeling van de *Cobra* bijna 31 miljoen dollar, General Dynamics voor de *YF-16* net geen 38 miljoen dollar.

De keuze voor de *Cobra* spoorde wonderwel met de Nederlandse belangstelling voor dit toestel. Northrop had sterke troeven in handen. In de eerste plaats beschikte de Nederlandse luchtmacht over *NF-5* toestellen, een ontwerp van Northrop. Zo was binnen de Nederlandse luchtmacht een uitgebreid netwerk van contacten met Northrop ontstaan.In de tweede plaats was Northrop een van de grotere aandeelhouders van Fokker. In de Raad van Commissarissen van Fokker was voor de president-directeur van Northrop, Thomas V. Jones, een plek ingeruimd. Met een van de andere commissarissen, prins Bernhard, onderhield Jones een hartelijke en innige vriendschap. Bij bezoeken aan Nederland was Jones vaak te gast op Paleis Soestdijk en kon hij

voor zijn afspraken gebruik maken van een auto van de Inspecteur-Generaal der Krijgsmacht, een door prins Bernhard vervulde functie. In de derde plaats was Northrop erin geslaagd om voor de ontwikkeling van de *Cobra* financiële steun van Nederland te krijgen. Gespreid over drie jaar zou Nederland 84 miljoen gulden aan de ontwikkeling bijdragen. De tegenprestatie van Northrop zou aanzienlijk zijn. Bij aanschaf van 125 *Cobra*-toestellen zou de stuksprijs niet meer dan 5,06 miljoen dollar (14,3 miljoen gulden) bedragen. Fokker had al een vette kluif van Northrop toegeworpen gekregen. De Nederlandse kabinetscrisis gooide roet in het eten.

De handelwijze van Northrop was overigens niet ongewoon. Ook Dassault vroeg voor de verdere ontwikkeling van de *Mirage F1* een bijdrage van potentiële kopers in de orde van grootte van twintig tot dertig miljoen dollar, een bedrag dat in guldens in de buurt van Northrop's wensen lag.

Graag had minister De Koster zijn eigen visie op het defensiebeleid "- na goedkeuring door het kabinet – aan de Staten-Generaal willen voorleggen."[103] "De politieke crisis van deze zomer" had dat onmogelijk gemaakt. Nou ja, in formele zin. Want De Koster vond het nodig "ten behoeve van de toekomstige kabinetsformateur […] enige persoonlijke denkbeelden op defensiegebied op schrift te stellen die bij mij zijn gerijpt in de periode van 16 maanden waarin ik minister van Defensie ben."

"Dit stuk is vanzelfsprekend geen defensienota", maar De Kosters denkbeelden concentreerden zich wel degelijk op "die aspecten die bij de formatie van het komende kabinet een rol zullen spelen." Afgezien van de "problematiek van de mens in de krijgsmacht", waren dat "het meest dringende probleem […] van de relatie tussen de voor Defensie in het geheel van de volkshuishouding beschikbare financiële ruimte en de daarmee te vervullen taken in internationaal en nationaal verband." En vervolgens ook nog eens "vrij ingrijpende wijzigingen" in de plannen van de krijgsmachtdelen.

Wat de hoogte van de defensieuitgaven betreft keerde De Koster zich resoluut en noodgedwongen af van de verlangens van de meerderheid van de commissie-Van Rijckevorsel. Bij de inlossing van de wensen van de meerderheid van de commissie moest volgens De Koster rekening worden gehouden met "het antwoord op de vraag, hoeveel wij gezamenlijk als volk voor onze defensie over hebben." Dat antwoord was maar voor één uitleg vatbaar: "een verhoging van de defensiebegrotingen tot het door de meerderheid der Commissie voorgestelde percentage [was] op korte termijn niet [te verwezenlijken] zonder, hetzij andere gewichtige belangen in het gedrang te brengen, hetzij nieuwe financiële offers van ons volk te vragen". De Koster legde zich daar bij neer.

Daar stond tegenover dat de in de *NAVO* gedane beloften geen veer hoefden te laten onder deze lijdzaamheid van De Koster. "Enige kwalitatieve en kwantitatieve beperkingen in de bewapening en uitrusting van de krijgsmachtdelen" waren het wondermiddel dat De Koster toepaste. Daar verbond De Koster wel de voorwaarde aan dat de exploitatiekosten van de Nederlandse krijgsmacht met tien procent zouden worden verlaagd. Dat achtte de minister "mogelijk".

Een "adequate defensie-inspanning" kon worden verwezenlijkt met een percentage van 3,758 van het netto nationaal inkomen in 1973, oplopend naar vier procent in 1976 en daarna gelijkblijvend tot in ieder geval 1982.[104] Daarmee dook De Koster onder het door de minderheid aanbevolen niveau van de defensieuitgaven. De Koster koos voor een fors lager niveau van de defensieuitgaven met enerzijds het argument dat hij de defensieuitgaven over een langere periode, tien jaar, wilde bezien en anderzijds het argument om bij nieuwe aanschaffingen de eisen aan te passen aan de financiële mogelijkheden.

Het waren drogredenen die De Koster aanvoerde voor deze koerswending. Eind februari 1972 had minister van Financiën Roelof Nelissen zijn collega's in de ministerraad een nota met daarin de ramingen voor de uitgaven van de verschillende ministeries in de komende jaren voorgelegd.[105] Voor Defensie werkten deze "ramingen bij ongewijzigd beleid" desastreus uit. Volgens De Koster kwam "de uitwerking van Financiën zelfs lager dan die van de alternatieve plannen van de minderheid van de commissie-Van Rijckevorsel en betekent [zij] in feite uitvoering van de verworpen amendementen van mr. Stemerdink c.s." Maar na enkele weken dwarsliggen moest De Koster inbinden en werd de nota van de minister van Financiën niet alleen vastgesteld, maar ook nog eens naar de Tweede Kamer gestuurd.

De luchtmacht was voor De Koster "een zeer gespecialiseerd krijgsmachtdeel", met hoge kosten voor de inzetgereedheid, waardoor taken en omvang van de luchtmacht "in brede kring" ter discussie werden gesteld. In die discussie koos De Koster voor het behoud van de luchtmacht vanwege "de grote waarde van luchtstrijdkrachten in de moderne oorlogvoering." Dat zou dan wel "op de meest doelmatige wijze"moeten gebeuren. Om de vraag te beantwoorden op welke wijze deze optimale vorm van doelmatigheid kon worden bereikt, was volgens De Koster eerst inzicht nodig in de krachtsverhoudingen tussen de luchtstrijdkrachten van de *NAVO* en het Warschaupact. De Koster concludeerde dat "zelfs indien de Britse en Amerikaanse versterkingen […] worden meegerekend, dan nog blijft een ongelijke krachtsverhouding bestaan in het voordeel van het Warschaupact." Dat voordeel bestond eruit dat "door de introductie van een aantal nieuwe vliegtuigtypen met zeer moderne bewapening de flexibiliteit van inzetmogelijkheden aan Warschaupact-zijde volledig is uitgebuit." De luchtstrijdkrachten van de *NAVO*-landen misten deze flexibiliteit, omdat deze "(nog) slechts in beperkte mate geschikt [waren] voor conventionele inzet." Vliegtuigen als de *Starfighter* waren "sterk gespecialiseerd voor de taken die in een nucleaire oorlog zouden moeten worden verricht."

"Door zijn beperkte wendbaarheid en door de geringe wapenlast die hij kan meenemen is de *Starfighter* minder geschikt voor de conventionele aanvalstaken die [bij de invoering van de strategie van het aangepaste antwoord] aan dit vliegtuig moesten worden toegewezen", was het oordeel van De Koster over de *Starfighter*. Voor het "directe luchtgevecht mist de *Starfighter* de vereiste eigenschappen, terwijl zijn waarde als jager voor geleide onderscheppingen steeds verder daalt door de toenemende prestaties van de vliegtuigen van het Warschaupact", meende De Koster. De *Starfighter* kwam dan ook als eerste gevechtsvliegtuig van de Koninklijke luchtmacht in aanmerking voor vervanging.

Bij de vervanging van de *Starfighter* speelden bij De Koster drie vragen. De eerste vraag betrof de eisen die aan een opvolger moesten worden gesteld. Voor De Koster stond vast dat de keuze voor de opvolger van de *Starfighter* moest vallen op een "standaard-jachtvliegtuig dat qua wendbaarheid, draagvermogen, snelheid en bereik in staat moet worden geacht de taken uit te voeren, die thans door de aanwezige vliegtuigen zo goed mogelijk worden vervuld."

De tweede vraag betrof de haalbaarheid van een voor alle taken geoptimaliseerd vliegtuig. Extreem hoge verwachtingen op dat vlak konden volgens De Koster niet worden waargemaakt. Daarvoor was een toestel als de *MRCA* nodig, waarvan "de kosten van verwerving en instandhouding een veelvoud zouden zijn van die van de thans in gebruik zijnde vliegtuigen." Haalbaar was wel naar de vaste overtuiging van De Koster "een semi-geavanceerd type waarvan de kostprijs minder dan de helft bedraagt van die van het *MRCA*-vliegtuig." Zo'n vliegtuig was weliswaar "minder geschikt voor gebruik in de extreme prestatiegebieden – zoals onderscheppingen op zeer grote hoogte en zeer diepe penetraties." Daar stond tegenover "dat in wisselende tactische situaties afdoende kan worden gereageerd door juist die taken te vervullen waaraan, gelet op de dreiging, in *NAVO*-verband een dringende behoefte bestaat."

De derde en laatste vraag betrof de wijze waarop de vervanging "zo goed en doelmatig mogelijk kan worden gerealiseerd." Door de aanschaf van de opvolger van de *Starfighter* over een groot aantal jaren uit te smeren en daarna ook nog eens de *NF-5* te vervangen – alles bij elkaar een periode van tien jaar - ontstond "een unieke gelegenheid het ondoelmatige systeem van de 'en bloc'-vervanging te verlaten." Concreet betekende dit de bestelling van een aanloopserie van 72 toestellen in 1973, vervolgens in 1977 en 1978 twee vervolgbestellingen van elk twintig toestellen. Tenslotte zouden vanaf 1979 tachtig toestellen in vier jaarlijkse porties moeten worden aangeschaft. Voor de 138 *Starfighters* 112 nieuwe vliegtuigen, voor de 105 *NF-5* toestellen tachtig nieuwe.

6.10.1. Besluiten of uitstellen?

Maar liefst 275 dagen duurde de demissionaire status van het kabinet-Biesheuvel. Bij de verkiezingen van 29 november 1973 verloor de KVP acht van de 43 kamerzetels. Ook de CHU verloor bijna eenderde van haar aanhang. De CHU bleef op zeven zetels steken. De ARP maakte een bescheiden winst van een zetel. De VVD won fors: zes zetels. De Partij van de Arbeid sprokkelde vier zetels erbij en boekte voor de tweede keer in twee jaar winst. De weg naar het nieuwe kabinet was lang. Heel erg lang. Als de kabinetsformatie nog veel langer zou duren, zou de vervanging van de *Starfighter* in het gedrang komen. Om twee redenen. Een opvolger van minister De Koster zou zich de ingewikkelde vragen over de kwestie van de vervanging eigen moeten maken. Als deze opvolger ook nog zou toebehoren aan een door de Partij van de Arbeid, D66, PPR en KVP bemand kabinet, moest voor de toekomst van de luchtmacht worden gevreesd.

De Koster zette de mogelijkheid van een besluit over de wapenaankoop van de eeuw in Nederland vóór de formatie van een nieuw kabinet weer wagenwijd open. Op de begroting voor 1973 was dertig miljoen gulden gereserveerd als eerste aanbetaling voor de vervanging. Door de vrije val van de dollarkoers werd de aanschaf van een Amerikaans toestel als vervanger van de *Starfighter* steeds lucratiever. Een delegatie van de luchtmacht bracht van 6 tot en met 23 januari 1973 een bezoek aan de Northrop-fabrieken.[106] Een maand later bezochten vertegenwoordigers van Northrop de luchtmacht om te overleggen over de ontwikkeling, de productie en het afleverschema van de *Cobra*, mocht Nederland tot aanschaf van dat toestel besluiten.[107] De belangstelling van Northrop werd ongetwijfeld gevoed door regelmatige publieke pleidooien van De Koster om zo spoedig mogelijk te beslissen.

Alsof hij het allemaal nog als minister zou meemaken, maakte De Koster op 13 februari 1973 bekend dat 72 nieuwe vliegtuigen nog in dat jaar, twintig in 1977 en nog eens twintig in 1978 zouden worden besteld. Daar voegde De Koster nog aan toe: "Door een bestelling in drie series is een flexibel beleid ten aanzien van de *Starfighter*-vervanging gewaarborgd."[108]

Begin maart 1973 hoopte De Koster de knoop door te hakken en de Staatscommissie voor Defensie over zijn keuze in te lichten. Het zou daarbij gaan om een "principe-besluit en het vrijmaken van een aanbetalingsbedrag". Zijn opvolger zou dan een definitief besluit nemen.[109] Hij hoopte tegen die tijd een rapport van de luchtmacht te ontvangen. De uitkomsten daarvan waren een publiek geheim. "Met een neuslengte" voorsprong kwam de *Cobra* als beste uit de bus.[110] Fokker had op dat moment "een onuitgesproken voorkeur" voor de *Cobra*. De keuze leek duidelijk.

Veel politieke ruimte om met de vervanging nog maar een tijdje te wachten wilde De Koster zijn opvolger dus niet gunnen. Ruim een maand voordat hij voor zijn opvolger Henk Vredeling plaats zou maken wees De Koster minister-president Biesheuvel op alarmerende berichten van de *NAVO*: "The air forces of *NATO* […] will still retain serious defiencies. There is insufficient dual capability and obsolescent aircraft are not being replaced fast enough."[111] Deze ernstige

tekortkoming moest – zo vroeg De Koster aan Biesheuvel – terstond aan Biesheuvels opvolger worden voorgelegd.

De Koster kon het door hem zo hoog opgeblazen probleem niet meer zelf oplossen. Hij had zijn handen vol aan een veel nijpender kwestie. Zijn geruzie met minister-president Biesheuvel over de bezuinigingen op de landmacht had ertoe geleid dat tussen de commandant van het *Eerste Legerkorps*, luitenant-generaal Ferry Meijnderts, en de chef van de Generale Staf, luitenant-generaal Gijs IJsselstein een hoogoplopend conflict was ontstaan. De Koster had dat conflict tussen de twee hoogste landmachtgeneraals aanvankelijk op zijn beloop gelaten. Een aantal keren had hij met beide generaals gezamenlijk en afzonderlijk gesproken. Daarbij was voor hem komen vast te staan dat de twee landmachtofficieren "beiden verschillend van geest zijn [en] zij elkaar toch aanvullen, ondanks een bepaald gebrek aan eerbied voor elkaars capaciteiten."[112] En die capaciteiten lagen nogal ver uit elkaar. Meijnderts afficheerde zich graag als de officier die dicht bij de troepen stond, IJsselstein kreeg al gauw het etiket van een 'Haagse generaal', een in zijn kantoor verschanste bureaucraat. De Koster nam de spanningen tussen de beide opperofficieren nogal luchtigjes op: in de toekomst zou "een ander promotiebeleid " dit soort problemen voorkomen.

De spanning tussen beide generaals zorgde voor een forse ontlading in het eerste kwartaal van 1973. De Raad van Opperofficieren, een klein en select gezelschap dat in de wandelgangen de 'bloedraad' werd genoemd, boog zich in het diepste geheim over vijftien benoemingen van landmachtofficieren. Over één benoeming, een brigade-generaal van het *Eerste Legerkorps*, ontstond onenigheid. Het ging daarbij om Bill Clumpkens. Meijnderts klapte binnen het legerkorps uit de school en verzweeg niet dat het voor hoofd- en opperofficieren uit 'zijn' *Eerste Legerkorps* beroerd uitzag.

Kort daarna verschenen in *de Volkskrant* nadere bijzonderheden over deze personeelsvertrouwelijke beraadslagingen.[113] Er was gelekt uit het generaalsberaad. Een onderzoek volgde en het spoor leidde naar Meijnderts. Deze gaf ruiterlijk toe twee van zijn commandanten op persoonlijke titel te hebben ingelicht. Zowel voorafgaande, als ook na afloop van de zitting van de 'bloedraad'. De Koster kon voor deze indiscretie enig begrip opbrengen, meer moeite had de minister met de door Meijnderts op deze commandanten uitgeoefende druk om het slechte nieuws over Clumpkens aan een aantal brigade-generaals door te geven. Zo werd de kring van ingewijden wel erg groot en zaaide Meijnderts ook flink wat ongenoegen over de naar zijn mening unfaire behandeling van een officier van zijn legerkorps.

De Koster rekende het Meijnderts zwaar aan dat deze had gemeend "iedereen te moeten inlichten." Daarbij was de minister fors onder druk gezet door drie andere leden van de Raad van Opperofficieren en de Opperofficier Personeel. Om hun eis van rigoreuze stappen tegen Meijnderts kracht bij te zetten hadden ze met hun vieren hun ontslag aangeboden.[114] Met dat dreigement in zijn achterzak was De Koster naar de ministerraad gestapt. Daar koos hij de kant van de vier andere topofficieren: "Meijnderts, duidelijk over het paard getild door deze steun [van de minister-president] en de daarop volgende publiciteit, meende vervolgens dat hij zich vrijwel alles kon veroorloven. Reden waarom ik in de Ministerraad zijn ontslag voordroeg."[115] De Koster had daarvoor de "medeondertekening" van de minister-president nodig.[116] Biesheuvel hield Meijnderts de hand boven het hoofd. Een ingewikkeld compromis werd bedacht. Weliswaar was De Koster ervan overtuigd dat "het verlenen van eervol verslag de enig juiste oplossing is, aangezien er sprake is van een breuk die niet meer kan worden geheeld." Maar tegelijkertijd werd gekozen voor het eerst maar eens afwachten van een onafhankelijk advies. Hangende de opstelling van dat advies bleef Meijnderts in functie, omdat "anders zou worden vooruit gelopen op het advies." Met het advies werd de procureur-generaal bij de Hoge Raad, Gerard Langemeijer belast.

Met deze omslachtige procedure zette De Koster de onderlinge verhoudingen binnen de landmacht nog verder op scherp. Bij de Haagse landmachtstaf was de bereidheid om met de loslippige Meijnderts zaken te doen tot het nulpunt gedaald. Bij het legerkorps was kwaad bloed gezet door het onderzoek te richten op slechts één persoon: de legerkorpscommandant. "Men vindt daar in overgrote meerderheid dat hun commandant naar eer en geweten heeft gehandeld in belang van het werkelijk-operationele deel van de landmacht," zo verwoordde het Tweede Kamerlid Joop van Elsen die kant van het verhaal.[117] Van Elsen kende als voormalig chef-staf van de *7 December Divisie* dat deel van de landmacht als zijn broekzak en koos zonder enige reserve partij voor zijn oude collega's in het *Eerste Legerkorps*: "Ik ben ervan overtuigd dat ook de andere leden van de Raad van Opperofficieren, inclusief de chef-staf zelf [IJsselstein], met hun naaste stafleden over vertrouwelijke zaken hebben gepraat. Alleen is dat niet in de krant gekomen."

De kabinetsformatie, de langste ooit, naderde zijn einde. De generaalskwestie liet De Koster als een explosieve erfenis over aan zijn opvolger. Met de vervanging van de *Starfighter* en de *NF-5* maakte De Koster eveneens geen haast meer. Dat was ook niet nodig.

In de Verenigde Staten deden zich nieuwe ontwikkelingen voor. De oorlog in Vietnam sloeg forse gaten in de Amerikaanse defensiebegroting. De weerstand tegen dure projecten, zoals het uiterst geavanceerde *F-15* vliegtuig, nam toe. Het oorspronkelijke plan om maar liefst 700 van die toestellen aan te schaffen schrompelde ineen. Goedkopere alternatieven maakten plotseling nieuwe kansen. "Het is niet onmogelijk dat de [Amerikaanse luchtmacht] binnenkort meer aandacht gaat besteden aan [het ontwerpen en ontwikkelen van lichte gevechtsvliegtuigen]", rapporteerde de Nederlandse luchtmachtattaché in Washington aan Den Haag.

In dat verband was een nieuw toestel, toen nog met de aanduiding *GD-401* (*YF-16*), "aantrekkelijk", zo luidde het oordeel van de luchtmachtattaché. De kosten van dit toestel zouden "tussen de 3 en 4 miljoen dollar" komen te liggen. De directeur materieel van de luchtmacht, luitenant-generaal Herman Stokla zette bij het bericht de aantekening "Temporiseren!!!".[118] De luchtmacht had genoeg redenen om even af te wachten. Een nieuwe minister was in aantocht, een nieuw vliegtuig meldde zich bij de op dat moment drie serieuze kandidaten.

6.11 Tussenstand

In plaats van de voor de luchtmacht gebruikelijke aanschaf van nieuwe toestellen in een betrekkelijk gering aantal jaren wilde staatssecretaris Duynstee de vervanging van de *Starfighter* over een aanmerkelijk langere periode uitsmeren.

Als bij de vervanging deze salamitactiek zou worden toegepast, zouden "opeenvolgende kabinetten psychologisch gemakkelijker [de aanschaf] accepteren."[119] Maar zo'n tactiek ging in tegen de bij de luchtmacht gebruikelijke aanpak. Duynstee wist de luchtmacht voor zijn aanpak te winnen, daarbij overigens geholpen door de onzekerheid over de toekomst van de luchtmacht. De Nederlandse krijgsmacht verkeerde aan het eind van de jaren zestig en in het begin van de jaren zeventig in een crisis. Om de krijgsmacht in de toenmalige omvang in stand te houden was een forse stijging van de defensiebegroting nodig. Daarvoor was bij lange geen meerderheid in het kabinet en in de Tweede Kamer. Diepinsnijdende ingrepen waren onafwendbaar. De opheffing van een compleet krijgsmachtdeel, de luchtmacht, en het achterwege laten van de vervanging van de *Starfighter* waren niet ondenkbaar. Een uitweg uit die voor de luchtmacht zo hachelijke discussie was er niet. De commissie-Van Rijckevorsel boog zich over de toekomst van de Nederlandse krijgsmacht, maar bood een verdeeld advies aan.

Een voor de luchtmacht in alle opzichten geschikte opvolger voor de *Starfighter* was er ook niet. Op dat vlak heerste onzekerheid. De Amerikaanse regering had een competitie uitgeschreven voor de ontwikkeling van een nieuw gevechtsvliegtuig. Dat toestel moest niet te zwaar zijn en de winnaar zou een toen nog onbekend aantal toestellen voor de Amerikaanse krijgsmachtdelen bouwen.

De val van het een jaar oude kabinet-Biesheuvel (1971-1973) in de zomer van 1972 zorgde voor een nieuwe kink in de kabel. Minister De Koster liet wel een politiek testament na, maar was niet meer in staat voor de luchtmacht belangrijke knopen door te hakken. In die situatie was het verstandig om op tijd te spelen. Tijdwinst kon zorgen voor vermindering van onzekerheid op financieel gebied, voor meer zekerheid over het Amerikaanse initiatief tot een ontwikkelingscompetitie voor een nieuw toestel, voor een nieuw kabinet dat met een deugdelijk en financieel goed onderbouwd defensieplan zou komen. De luchtmacht besloot een tijdje pas op de plaats te maken: andere overwegingen zoals industrieel-politieke waren niet aan de orde. De Tweede Kamer nam een afwachtende houding aan. Binnen de defensieorganisatie bepaalde de luchtmacht tempo en koers van de besluitvorming over de aanschaf van de opvolger van de *Starfighter*.

7. "Van Defensie weet ik niets" Een nieuwe minister, een nieuw beleid (mei 1973-december 1973)

7.1 "Geef mij maar Landbouw of Sociale Zaken"

Wie in het kabinet-Den Uyl minister van Defensie zou worden, was lange tijd een groot vraagteken. Twee weken voor de Tweede Kamerverkiezingen van 29 november 1972 presenteerde Joop den Uyl een schaduwkabinet, waarvan het de bedoeling was dat het aangevuld met christen-democraten als het eerste Nederlandse progressieve kabinet zou gaan regeren. Daarbij leverde de bezetting van de defensiepost problemen op. De Delftse hoogleraar Ger Klein en de defensiewoordvoerder van de Partij van de Arbeid in de Tweede Kamer Bram Stemerdink werden beiden als kandidaten genoemd, maar ze haalden de lijst van mogelijke bewindspersonen niet. De Groningse polemoloog Bert Röling kreeg het ministerschap voor Vrede en Veiligheid toebedeeld. Zo zou hij als tegenwicht moeten dienen voor de schaduwminister van Buitenlandse Zaken Max van der Stoel. Voor Defensie moest maar "een goede manager" worden gezocht: "iemand die bereid is vergaand te bezuinigen." De nieuwe minister moest naar de mening van Röling "opkunnen tegen de sterke militaire machtspositie in het [defensie]apparaat".[1] In Den Haag gonsde het van de geruchten dat Den Uyl Defensie wilde slijten aan de KVP. Wellicht dat Henk Neuman, voormalig lid van de commissie-Van Rijckevorsel, daarvoor kon worden gepolst, zo ging het verhaal. Theo van Lier, Tweede Kamerlid en woordvoerder Sociale Zaken kwam ook nog in beeld voor Defensie.

Dat de 48-jarige landbouwingenieur Henk Vredeling op 11 mei 1973 als minister van Defensie op het bordes van Paleis Soestdijk zou staan was een grote verrassing. Jaap Burger, een van de kabinetsformateurs, had aarzelingen over Van Lier. Wiebe Wierda, oud-lid van de Tweede Kamer voor de Partij van de Arbeid, had op defensiegebied zijn sporen verdiend, maar was al ver in de zestig en hoorde met zijn nogal autoritaire optreden niet bij de nieuwe tijdgeest. Jaap Burger, in 1971 in het eerste schaduwkabinet minister van Defensie, maar ook al bijna zeventig, bedankte voor de eer. Als kabinetsformateur had hij "z'n kunstje" al gedaan.[2] Tussen jongere ministers als Ruud Lubbers, Jan Pronk en Wim Duisenberg was Burger bij uitstek een representant van de oude garde.

Vredeling kwam pas in de eindfase van de kabinetsformatie als minister van Defensie naar voren. Alleen de posten van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, Landbouw en Visserij alsmede Defensie waren toen nog aan geen enkele minister toebedeeld. Bij het tweede progressieve schaduwkabinet in 1972 was Vredeling uit de boot gevallen. In het eerste schaduwkabinet figureerde hij nog als schaduwminister van Landbouw en Visserij. "Om de pijn te verzachten had Den Uyl mij laten weten dat ik hoog op de lijst stond voor Sociale Zaken, Landbouw en Visserij en tot mijn verbazing Defensie", aldus Vredeling.[3] Vredeling was naast lid van de Tweede Kamer ook Europarlementariër. Daar ging naar zijn zeggen negentig procent van zijn tijd aan op. Daar lag ook zijn politieke bezieling.

Het gesprek met de kabinetsformateurs Jaap Burger en Marinus Ruppert eind april 1973 viel Vredeling rauw op z'n maag. Vredeling moest maar minister van Defensie worden, aldus Burger. Vredelings protest ("Geef mij liever Landbouw of Sociale Zaken, van Defensie weet ik niets") haalde niets uit. "We vinden dat je het kan: wat je zelf vindt telt niet", zo luidde volgens Vredeling de reactie van Burger. Op suggesties om in zijn plaats Stemerdink het ministerschap van Defensie aan te bieden, ging Burger niet in. Volgens Burger was Stemerdink de enige die vond dat hij voor het ministerschap van Defensie geschikt was.[4]

Stemerdink werd staatssecretaris van Defensie en werd in die functie belast met het materieelbeleid. Twee onderwerpen op dat gebied hield Vredeling voor zichzelf: de vervanging van de *Starfighter* en de aanschaf van nieuwe fregatten. Dat laatste onderwerp kwam later alsnog in de portefeuille van de staatssecretaris. Vredeling kreeg het te druk en zag geen kans twee zware materieelprojecten tegelijkertijd voor zijn rekening te nemen. De tweede staatssecretaris was de KVP-er Joep Mommersteeg, een oud-gediende in de Tweede Kamerfractie van de KVP. Mommersteeg was in de bezettingstijd korte tijd lid van het *Nationaal Front*, een minuscule, in Noord-Brabant en Limburg actieve, op het Italiaanse fascisme geënte tegenstrever van de NSB en daarna actief in het verzet. Via het hoofdredacteurschap van *Keesings Historisch Archief* maakte Mommersteeg de overstap naar de Tweede Kamer. Mommersteeg kreeg de personeelsportefeuille toebedeeld met veel in de krijgsmacht heikele onderwerpen.

7.2 In een door God geschapen ordening

Het Nederlandse defensiebeleid in de jaren vijftig had de ministers van Defensie aan het eind van de jaren zestig en het begin van de jaren zeventig opgezadeld met een levensgroot probleem. De Nederlandse krijgsmacht kende "geen realistische maat" en de samenstelling was zo uiteenlopend dat het grote moeite kostte om taken en middelen enigszins in evenwicht te houden.[5] Aan het eind van de jaren zestig kwam daar nog bij dat de Verenigde Staten een grotere bijdrage aan de verdediging van West-Europa vroegen. Pogingen om de doelmatigheid van de Nederlandse krijgsmacht te vergroten droegen weliswaar tot de verbeelding sprekende benamingen, maar de achtereenvolgende operaties *Chirurg, Bever* en *Egel* waren niet het pasklare antwoord op het probleem waarmee Defensie worstelde.

Dat probleem werd nog groter door maatschappelijk-politieke verschuivingen in de Nederlandse samenleving. De wederopbouw liep ten einde. Het ging in Nederland allemaal beter. Binnen de vakbeweging werden de geluiden steeds sterker dat het harmoniemodel best wel tegen een stootje kon. Bovendien maakte de Groningse gasbel de ruimte voor wat extra's groter.

Op het politieke front waren minstens even belangrijke verschuivingen aan de orde. De ontzuiling was in volle gang. De verruiming van het kiesrecht naar achttienjarigen zorgde voor een aanzienlijk nieuw deel van het electoraat. Nieuwkomers als D66 kregen makkelijk toegang tot het oude politieke systeem. Daarbij was ook nog eens sprake van een generatiewisseling. De naoorlogse generatie, de babyboomers, was volwassen geworden, vaak hoogopgeleid en gretig om aan de 'maatschappelijke verversing' mee te doen.

Tegen deze achtergrond ontkwam geen enkel beleidsterrein aan de 'agonizing reappraisal' van de nieuwe naoorlogse generatie. Buitenlandse Zaken en Defensie lagen lang in een "door God geschapen ordening", maar waren anno 1973 niet meer bestand tegen de veranderzucht van de nieuwe generatie.[6]

Het sein tot verandering werd op groen gezet door 'insiders' als de Tweede Kamerleden Van Elsen en Stemerdink, daarbij geruggesteund door noodkreten uit het *NAVO*-hoofdkwartier in Brussel. Nederland bevond zich met zijn relatief grote, nauwelijks meer te financieren krijgsmacht in goed gezelschap. "Alle kleine landen, zoals Nederland, [zou worden aanbevolen] bepaalde defensietaken af te stoten, waarbij op het *NAVO*-hoofdkwartier wordt gedacht aan de afschaffing van bij voorbeeld delen van de luchtmacht of de vloot", zo klonk de onheilstijding uit Brussel.[7] Deze aankondiging zorgde niet voor een verrassing "in Haagse militaire kringen". De afstoting van taken en nieuwe afspraken over specialisatie waren "reeds vaker ter sprake gekomen, maar concrete plannen liggen in Den Haag nog niet gereed en zijn vooreerst ook nog niet te verwachten. Wel staat vast dat als Nederland zich zou gaan specialiseren, de luchtmacht

het eerst voor 'amputatie' in aanmerking zou komen." De nood was zo hoog, dat taakspecialisatie op de agenda van de halfjaarlijkse bijeenkomst van de ministers van Defensie van de *NAVO*-lidstaten op 7 juni 1973 was gezet. Daar zou Henk Vredeling zijn vuurdoop als minister ondergaan.

Stemerdink beet zich stevig vast in de geluiden uit het *NAVO*-hoofdkwartier voor een doelmatigere taakverdeling tussen de bondgenoten. "Van een nieuw vliegtuig in plaats van de *Starfighter* [zal] geen sprake kunnen zijn, als binnen de *NAVO* geen regeling mogelijk is voor grotere samenwerking", aldus de aanstaande staatssecretaris.[8] Eenmaal staatssecretaris kondigde Stemerdink een "harde strijd" aan. Weliswaar wilde hij nog niet zeggen "of en zo ja welk onderdeel van de Nederlandse krijgsmacht vanwege de hoge kosten moet worden afgeschaft."[9] Maar "dat ik daarbij eerst aan de Luchtmacht denk, komt omdat de vervanging van de verouderde *Starfighters* en daarna van de *NF-5* toestellen aan de orde is", zo lichtte Stemerdink een tipje van de sluier over de toekomstige samenstelling van de Nederlandse krijgsmacht.

Van Elsen volgde Stemerdinks visie tot op zekere hoogte. Wat hem betreft "[hoefde een stroomlijning van taken] geen totale opheffing van de luchtmacht of de marine te betekenen, maar bijvoorbeeld wel het afstoten van de verkenningstaak van de luchtmacht." Dat het nodig was om "de defensie-inspanning beter te coördineren" stond voor Van Elsen als een paal boven water. "Een scheidend functionaris van de Amerikaanse strijdkrachten in het *NAVO*-hoofdkwartier in Brussel deed de mededeling dat 1 miljard dollar [toen ruim 2,5 miljard gulden] per jaar verspild wordt door gebrek aan samenwerking tussen de *NAVO*-strijdkrachten", zo beargumenteerde Van Elsen zijn gehamer op taakverdeling.[10]

7.3 Defensiebeleid in een wijder verband

De Europarlementariër Vredeling gold als een voorvechter van meer Europese samenwerking. In Straatsburg en Brussel was hij vermaard als vragensteller. "Ik stel er honderden. Er moet controle zijn en je kunt er verschillende zaken mee lopend houden", zo legde hij uit.[11] Vredelings politieke loopbaan kende "nauwelijks een duidelijke kwalificatie voor Defensie", maar dat wil niet zeggen dat hij geen politiek benul had van defensie en buitenlands beleid. Van Vredeling werd gezegd dat hij "vindt dat de potentie van Europa een 'eigen' (machts-)politiek tussen de beide blokken [de Verenigde Staten en de Sovjet-Unie] tot op zekere hoogte mogelijk moet kunnen maken." Aan de vooravond van zijn ministerschap stak hij niet onder stoelen of banken dat op het defensiebeleid een stevig Europees stempel hoorde te worden gedrukt. "Door mijn Europese werk bezie ik de vraagstukken van algemene buitenlandse politiek en defensie in wijder verband dan anderen", zo legde hij zijn politieke credo uit.[12]

Niet alleen met woorden zette Vredeling zijn op Europa gerichte politieke koers uit, maar hij onderstreepte zijn aanpak ook met symbolische daden. Tot begin juni, drie weken na zijn aantreden als minister, was Vredeling nog lid van het Europees Parlement. Bij zijn afscheid als Europarlementariër nam hij welbewust plaats op een van de voor ministers gereserveerde plaatsen in het Europees Parlement in Straatsburg. Diplomaten van het ministerie van Buitenlandse Zaken viel de betekenis van Vredelings keuze voor een zitplaats in het Europees Parlement onmiddellijk op. Geïrriteerd brachten ze de nieuwe minister van Buitenlandse Zaken op de hoogte van deze provocatie.[13]

De Europese lijn in het denken van Vredeling zorgde binnen de krijgsmacht voor opgetrokken wenkbrauwen. Als grote materieelprojecten aan de orde zouden zijn, was de Europese Economische Gemeenschap voor Vredeling startpunt: "Als een van de Europese spoorwegen nieuw materieel nodig heeft, is dat een open zaak waarnaar elke Europese industrie mee kan

dingen. De voorgenomen aanleg van ieder stukje Europese weg staat aangekondigd in het publicatieblad van de Europese Economische Gemeenschap. […] Ik vind dat er op defensiegebied eenzelfde aanpak moet komen. Wapenaankopen door (Europese) *NAVO*-landen dienen volgens mij mede in Europees verband plaats te vinden."[14]

De aanstaande minister van Buitenlandse Zaken, Max van der Stoel, liet zich in dezelfde richting uit in interviews met een aantal dagbladen en in gesprekken met diplomaten van de Amerikaanse ambassade in Den Haag. Daarin maakte Van der Stoel duidelijk dat er geen reden was voor het komende kabinet om de defensieuitgaven te verhogen, ook niet in het licht van de Amerikaanse druk om tot een betere verdeling van de defensielasten tussen de Verenigde Staten en de West-Europese lidstaten van de *NAVO* te komen.[15] Van der Stoel hanteerde daarbij een simpele rekensom. Rekening houdend met het gegeven dat in West-Europa het bruto nationaal product per hoofd van de bevolking de helft was van dat bedrag in de Verenigde Staten spendeerden de Europeanen 27 miljard dollar aan hun defensie. De Verenigde Staten gaven aan de defensieinspanning voor West-Europa veertien miljard dollar uit. Om die reden lag het voor Van der Stoel meer voor de hand te bezien of de defensieinspanningen van de West-Europese landen beter op elkaar konden worden afgestemd, "particularly in light of the growing difficulty of smaller allies in maintaining full-fledged three-service military forces."

Van der Stoel kondigde in een gesprek met een diplomaat van de Amerikaanse ambassade aan dat het nieuwe kabinet "will push hard [in NATO] for early discussion on measures to improve cooperation in materiel field among Europeans and on ways in which allied defense roles could be redistributed (in latter connection, the in-coming government would like Royal Netherlands Air Force relieved of the strike/attack role in order to avoid costly replacement program for the *Starfighter*)".[16]

Burger had in de kabinetsformatie de voor de vervanging van de *Starfighter* gereserveerde en voor een Nederlandse bijdrage aan de ontwikkeling van de *Cobra* bedoelde dertig miljoen gulden uit de defensiebegroting weggestreept. Dat bedrag maakte onderdeel uit van een uitgebreider pakket van bezuinigingen van 81 miljoen gulden, dat in de begroting voor 1973 was komen te vervallen. Maar daar zou het niet bij blijven: "Het jaar was al te ver gevorderd om nog meer te kunnen schrappen".[17] Voor de vervanging van de *Starfighter* had Vredeling het besluit uitgesteld, omdat hij eerst in een nieuwe Defensienota over "een samenhangend geheel van structuurwijzigingen" wilde beschikken. Uitgangspunt daarbij was de in het verkiezingsprogramma van de drie progressieve partijen neergelegde bezuiniging op de defensieuitgaven van 1500 miljoen gulden over de hele kabinetsperiode.

Vredeling drukte van meet af aan zijn stempel op het ministerie. Nog geen volle week minister riep hij het hoofd luchtmachtvoorlichting bij zich en droeg deze op de komst van een Frans *Concorde*-toestel naar de Open Dag van de luchtmacht op de vliegbasis Twenthe ongedaan te maken. Als Europarlementariër had hij zich verzet tegen het *Concorde*-project vanwege de geluidsoverlast van dit supersonische toestel. Als minister van Defensie wilde hij daarom niet meewerken aan de promotie van de *Concorde* op de Open Dag van de luchtmacht.[18]

De dagen van een minister die het reilen en zeilen van de krijgsmacht goedkeurend en op afstand bekeek leken voorbij. "Tegen de hele kliek in heb ik bepaald dat de taptoe Delft een civiel festijn moest worden. Niks mee te maken, heb ik gezegd, met die militaire parades, *de eerste prijs behoort te gaan naar de fanfare uit Limburg",* zo blikte Vredeling zelf terug op de eerste dagen van zijn ministerschap.[19]

Vredelings eerste daden als minister leken de voorbode van ingrijpende veranderingen. Hans de Koster, Vredelings voorganger, maakte zich tot spreekbuis van velen in de krijgsmacht die zich daarover grote zorgen maakten. De oud-minister stuurde vanaf zijn Spaanse vakantieadres prins

Bernhard een krachtige waarschuwing: "Kleine dingen zullen veranderen. Geen opvolger *Starfighter*? Ik hoop dat de luchtmacht niet wordt afgebroken, dat zijn de grotere risico's."[20]

Alsof er niets aan de hand was stuurde Northrop zes kopieën van het ontwerp voor het 'Agreement between the NL Government and Northrop Corporation relative to the Preproduction Phase of the *Cobra* Programme' naar de directie materieel van de luchtmacht.[21]

Een week later zorgde Northrop publiekelijk voor opschudding. Op 25 mei 1973 opende de Franse president Georges Pompidou de jaarlijkse luchtvaarttentoonstelling op de Parijse luchthaven Le Bourget. Een van de meest spraakmakende nieuwe modellen was een *Cobra*-toestel met op de staart een rozet in de kleuren van de Nederlandse vlag. Het hoofd van de luchtmachtvoorlichting toonde zich ter plekke niet onder de indruk van bezwaren van Dassault- en SAAB-vertegenwoordigers. "Pas als de registraties op een echt vliegtuig waren aangebracht, zou een protest zin hebben gehad", zo zag luitenant-kolonel A.P. de Jong de presentatie van de 'Nederlandse *Cobra*' door de vingers.[22] Northrop zelf deed de commotie af met de veelzeggende uitleg dat hier sprake was van "wishful thinking".

7.3.1. Kleine veranderingen

De Kosters voorspelling kwam uit. Vredelings komst betekende inderdaad dat heel veel kleine dingen veranderden. Ook in organisatorisch opzicht. Van alle vergaderingen waar Vredeling en de twee staatssecretarissen aan deelnamen moesten op last van Vredeling beknopte verslagen worden gemaakt met actiepuntenlijsten die regelmatig op de uitvoering moesten worden nagelopen. Zo versterkte Vredeling zijn greep op het defensieapparaat, dat onder leiding stond van secretaris-generaal Gerard Peijnenburg.

Na de bevrijding was Peijnenburg bij de staf van prins Bernhard terechtgekomen en had hij met Bernhard een levenslange vriendschappelijke band opgebouwd. Op het ministerie van Oorlog klom hij op tot hoofd van de afdeling dienstplichtzaken en plaatsvervangend secretaris-generaal voor de landmacht. In 1965 werd hij staatssecretaris voor de landmacht in het kabinet-Cals/Vondeling. De partijloze Peijnenburg bleef staatssecretaris in het kabinet-Zijlstra, maar zei daarna de politiek vaarwel. Na zijn staatssecretariaat begon Peijnenburg een economiestudie aan de Erasmus Universiteit in Rotterdam en keerde op 1 januari 1969 terug op het ministerie van Defensie als secretaris-generaal. Zijn kennis van de defensieorganisatie in het algemeen en van de landmacht in het bijzonder was legendarisch. Zijn werkkracht ongeëvenaard. Voor dag en dauw zat hij achter zijn bureau. Zijn post haalde hij zelf op in de postkamer. Kort na acht uur in de ochtend trommelde hij dan van verschillende directies en afdelingen medewerkers op en verdeelde de binnengekomen brieven en nota's.

Als op het ministerie het calamiteitenalarm per ongeluk afging spoedde hij zich door de gangen van het ministerie luid roepend dat iedereen op zijn kamer moest blijven doorwerken. Na werktijd maakte de secretaris-generaal een rondgang door het ministerie om in gangen en kamers de lichten uit te doen.

Jonge ambtenaren bracht Peijnenburg persoonlijk de fijne kneepjes van licht-administratieve werkzaamheden bij. Brieven werden in ontwerp uitgetypt op minuutvellen, waarin ook de achterliggende stukken werden bijeengehouden met een touwtje. Daartoe kregen alle ambtenaren een klosje touw, een schaar en een priem. Wie het touwtje te strak vastknoopte waardoor de secretaris-generaal de inlegvellen niet goed kon omslaan kon op een stevige reprimande rekenen.

Vredelings rechterhand was mejuffrouw Wil Nieburg. Zij had de leiding over het kabinet van de minister, dat bestond uit een kamerbewaarder, een adjudant, een secretaresse, een hofmeester en een administratief medewerker die de declaraties en rekeningen van de minister keurig bijhield.

Vredeling kon goed met Peijnenburg opschieten. Hij had in de secretaris-generaal "een goede adviseur."[23] Hoewel ook Bram Stemerdink het ministerie goed kende, miste Vredeling meer van dat soort steunpilaren in de organisatie. Ze waren op het ministerie dun gezaaid: "Hij had ook nergens een kolonel zitten waar hij iets mee wilde bespreken."[24] Luitenant-generaal Herman Stokla beschouwde Vredeling "als een vooruitgeschoven post van de luchtmacht."[25] Van buitenaf ziet het defensieapparaat eruit als een grote organisatie die gekenmerkt wordt door een duidelijke hiërarchie met de minister aan het hoofd. Van binnenuit is dat beeld anders. Zeker toen. Henk Vredeling vroeg Peijnenburg eens wie er nou precies voor hem werkten. Peijnenburg sloeg zijn armen uit en zei: "Het hele departement". "Dat bedoel ik niet", antwoordde Vredeling, "wie werken er nou echt voor mij?"[26] Vredeling had weinig medewerkers waarmee hij zijn idealen en zorgen kon delen.

Vredeling ging daarom op zoek naar eigen vertrouwde medewerkers. Hij sprak vaak met Ab Sligting, de rechterhand van Joop den Uyl in diens tijd als fractievoorzitter in de Tweede Kamer. Onder minister De Koster ontstonden problemen over de wijze waarop binnen de defensieorganisatie de voorlichting was georganiseerd. De krijgsmachtdelen drukten daarop een zwaar stempel en van centrale aansturing was geen sprake. Vredeling haalde Sligting naar het ministerie om daar een centrale directie voorlichting op te richten. Sligting fungeerde voor Vredeling "als een praatpaal, waarschuwde en had een goed gevoel voor humor."[27] Daarnaast verloor Sligting zijn loyaliteit naar Joop den Uyl niet uit het oog. Als het nodig was, voorzag Sligting zijn oude politieke baas van informatie die de nogal wispelturige Vredeling enigszins kon corrigeren. Maar uiteindelijk was Sligting toch een, misschien wel de meest, belangrijke baken waarop Vredeling zich tijdens zijn verblijf aan Plein 4 richtte.[28] En dat was wederzijds.

Kort voor de komst van Sligting naar Defensie kondigde Vredeling een reorganisatie van het departement aan. De voorzitter van het comité van chefs van staven zou worden vervangen door een chef defensiestaf. Op het ministerie zouden directeuren-generaal worden benoemd voor financiën, personeel en materieel. De chef defensiestaf en de drie directeuren-generaal zouden voorzitter worden van functionele comités. De vroeger zo oppermachtige admiraliteitsraad, legerraad en luchtmachtraad zouden als onderraden fungeren van de Defensieraad, waar de minister alle belangrijke besluiten en de langetermijnplanning zou vaststellen.

7.3.2. De strijd tegen het monster

De komst van de eerste sociaal-democratische minister werd op het ministerie met argusogen begroet. In *Spes*, het blad van de 'Algemene Christelijke Officierenvereniging', werd Vredeling welkom geheten met de woorden: "Vredeling met Stemerdink en Mommersteeg aan de touwtjes. Het monster van Loch Ness bestaat: de Partij van de Arbeid is het leger de baas. Hoe is het mogelijk? Zijn we met z'n allen gek geworden? DIT KAN NIET."[29]

Het wantrouwen en de afkeer van een groot deel van het officierskorps werden gevoed door de harde toon waarop vanuit de Partij van de Arbeid en de PPR werd gevraagd om forse bezuinigingen op de defensiebegroting. Vredeling probeerde dat te verbloemen door in zijn contacten met Amerikaanse en Duitse diplomaten erop te wijzen dat hij zich verantwoordelijk voelde "for the security of 13 million Netherlanders and, indirectly, for the security of 380 million West-Europeans."[30] De in het vooruitzicht gestelde bezuinigingen achtte Vredeling haalbaar, maar hij zou "in a responsible manner" te werk gaan. Hij wilde niet de geschiedenis ingaan "as the minister who killed the Dutch forces."[31] Vredeling voelde zich ook "niet gecommitteerd aan de bezuinigingsplannen van de PvdA-fractie."[32]

Het lukte Vredeling om in internationaal verband met zulke bezweringsformules de gemoederen weer enigszins tot bedaren te brengen. Georg Leber, de Duitse minister van Defensie, wilde aanvankelijk meteen naar Den Haag reizen: "Leber, we understand, has become increasingly

concerned with the direction that the Dutch defense policy may take under Vredeling's leadership."[33]

In het debat over de regeringsverklaring haalde de kersverse minister-president Joop den Uyl de scherpe kantjes van de discussie over het defensiebeleid. Hij benadrukte dat het Nederlandse veiligheids- en defensiebeleid binnen de *NAVO* zou worden gevoerd en zweeg in alle talen over de eerder door Stemerdink aangekondigde eenzijdige stappen als concrete resultaten achterwege zouden blijven. Dat betrof dan met name de "rationalisatie van de conventionele verdediging van West-Europa door middel van taakverdeling of specialisatie tussen de verschillende staten en door gemeenschappelijke aankoop en produktie van wapens."[34]

De groei van de defensieuitgaven zou "geen gelijke tred behoeven te houden met de groei van het nationale inkomen." Den Uyl ontweek elke toespeling op de hoogte van het te bezuinigen bedrag en kondigde aan dat het kabinet een Defensienota "aan het eind van dit jaar aan de Staten-Generaal hoopt aan te bieden." Daarbij was – zo voegde Den Uyl daaraan nadrukkelijk toe – voorzien in bondgenootschappelijk overleg.

Vredeling volgde in het voetspoor van Den Uyl. Hij bezocht op 5 juni 1973 zijn Duitse ambtgenoot in Bonn. Na dat bezoek was Leber er weer gerust op "that minister Vredeling plans no early steps towards a reduction of the combat capability of the Dutch forces."[35] Ook in zijn eerste bijeenkomst van het Defence Planning Committee van de *NAVO*-ministers van Defensie stelde Vredeling zich als een gematigd en pragmatisch bewindspersoon op: "We expect the Den Uyl Government to continue the cautious, prudent line taken by Vredeling at the June 7 DPC meeting concerning possible changes in Dutch *NATO* commitments."[36]

De halfjaarlijkse vergadering van de ministers van Defensie van de *NAVO*-landen op 7 juni 1973 stond in het teken van een betere, doelmatigere defensieinspanning "to provide a firm defence posture, from which a genuine and lasting detente can be negotiated."[37]

Om dat te bereiken moesten de *NAVO*-landen in de zogeheten MBFR-onderhandelingen in Wenen (over wederzijdse en evenwichtige vermindering van de conventionele landstrijdkrachten in de Centrale Sector) een gesloten front vormen. Eenzijdige verminderingen aan de kant van de lidstaten van de *NAVO* zouden de kansen op een aanvaardbare overeenkomst ("satisfactory agreement") doen verminderen. De omvang van de Koninklijke landmacht mocht daarom niet minder dan 68.000 man bedragen.

Vredeling werd op dat punt stevig aangesproken. De voorzichtig gekozen formuleringen konden niet voorkomen dat Vredelings defensieplannen door secretaris-generaal Luns en een aantal grotere *NAVO*-landen werden gezien als een concessie, waar het Oostblok geen enkele tegenprestatie voor hoefde te leveren.Vredeling koos de zijde van zijn collega-ministers: "I can tell you that this principle against unilateral force reduction will continue to govern our conduct, as I said, in the implementation of our plans for the army."[38] Het ontzien van de landstrijdkrachten maakte uiteraard de nood voor de naar bezuinigingen zoekende minister van Defensie alleen maar groter.

Daarom sprak Vredeling van "another important aspect which concerns not only my own country but which is of particular importance to the Alliance as a whole, and I think my colleague, Vanden Boeynants, was referring to it." Vredeling wilde "a fundamental reappraisal of our defence posture in relation to the implementation of *NATO* strategy in the Central Sector [...] with a view to the 1980s". Vredeling kreeg grotendeels zijn zin. In het communiqué van het Defence Planning Committee stond dat "Ministers agreed to a proposal by the Netherlands Minister of Defence that a study be undertaken of the possibilities of specialization in the Central Region by interested countries."

Daarmee had Vredeling op het eerste gezicht bereikt wat Stemerdink kort voor de afronding van de kabinetsformatie aan Den Uyl had voorgelegd: "Het is naar mijn mening een dringende noodzaak de vervanging van de *Starfighter* aan te grijpen om in ieder geval het gesprek [onderstreping Stemerdink] over de internationale taakverdeling op gang te brengen en op redelijk korte termijn met resultaten te komen. Omstreeks 1980 komt er een bijzonder belangrijke tijd voor de luchtmacht omdat dan beslissingen moeten worden genomen over nagenoeg alle grote wapensystemen van de luchtmacht. Het zou een goed stuk werk zijn als wij in deze kabinetsperiode de basis zouden kunnen leggen voor een efficiënte taakverdeling."[39]

7.3.3. Een unieke kans

In zijn dagboek schreef Stemerdink later dat "de vliegtuigvervanging een unieke kans [bood] een aanzet te geven tot een grondige herverdeling van taken op nationaal en internationaal niveau. Deze kans werd gemist."[40] Wat ging er mis?

Eind 1972 deed minister De Koster aan de *NAVO* de toezegging dat Nederland uiterlijk op 31 mei 1973 zou beslissen over de vervanging van de *Honest John*-raketten door de *Lance*, een korte-afstandsraket die net als de *Honest John* geschikt was voor het afvuren van conventionele en tactisch-nucleaire ladingen. De *Lance* had een bereik van 120 kilometer, vier keer zo ver als de *Honest John*. De Koster had over zijn toezegging de Tweede Kamer niet ingelicht en Vredeling wilde in de wittebroodsweken van zijn ministerschap niet beslissen over "een ingrijpende uitbreiding van het nucleaire bereik in de sector Centraal-Europa".[41] In het gezamenlijke verkiezingsprogramma van de Partij van de Arbeid, de Politieke Partij Radicalen en D66 was vastgelegd dat de *Honest John* niet zou worden vervangen. Vredeling wilde daarom de vervanging van de *Honest John* betrekken in de door hem op te starten discussie over taakverdeling. Stemerdink vond dat kansloos en sprak urenlang met Vredeling om hem van dat spoor af te krijgen.[42] Tevergeefs.

Vredeling maakte het zich niet gemakkelijk en zag mogelijkheden om met de Bondsrepubliek Duitsland tot een uitruil van de nucleaire taak van de opvolger van de *Honest John* te komen. Daarmee wekte hij de indruk zich aan het eerder genomen besluit tot vervanging van de *Honest John* te willen onttrekken. Dat wierp zijn schaduwen vooruit over de taakspecialisatiestudie op luchtmachtgebied. Naar buiten toe schetste Vredeling een nogal rooskleurig beeld. "Het begin van een militaire taakverdeling tussen België, Engeland, West-Duitsland en Nederland" zou bij de luchtstrijdkrachten "vrijwel zeker" zijn beslag krijgen.[43] Vredelings voorstel daartoe was "aanvaard", maar helaas "in het slotcommuniqué afgezwakt weergegeven." Concrete resultaten op het vlak van een betere taakverdeling had Vredeling op korte termijn broodnodig. Voor het einde van 1973 zou de Defensienota aan de Tweede Kamer moeten worden aangeboden en daarin zouden de uitkomsten van deze taakspecialisatiestudie moeten zijn verwerkt. Vredelings voorstel om al in december 1973 over deze taakspecialisatiestudie te kunnen beslissen had het echter niet gehaald. In het communiqué van het Defence Planning Committee was de datum waarop over de taakverdeling kon worden beslist angstvallig weggelaten.

Met de toezegging van een taakspecialisatiestudie op zak was het voor Vredeling afwachten wat de uiteindelijke taken van de Nederlandse krijgsmachtdelen zouden worden. Zou het mogelijk zijn met Duitsland afspraken te maken over de vervanging van de *Honest John* en zou met hetzelfde Duitsland, met België en met Groot-Brittannië een uitruil van luchtmachttaken mogelijk zijn? En zou taakspecialisatie ook mogelijk zijn bij de marines en in de logistieke ondersteuning? Om taakspecialisatie alle kans van slagen te geven moesten in de eigen defensieorganisatie geen overhaaste besluiten tot aanschaf van nieuw materieel worden genomen. Dat viel niet goed. De bevelhebber der zeestrijdkrachten, vice-admiraal E. Roest, verwoordde dat zo: "De marineleiding staat uiteraard positief tegenover de ontwikkelingen met de ons bekende loyaliteit, maar toch blijven we ferm in de eigen leer."[44] Voor de luchtmacht

waren de druiven even zuur. Intern was de keuze voor een vervanger van de *Starfighter* al bijna rond. "De sinds oktober 1972 […] aan de gang zijnde evaluatie van de drie typen straaljagers die luchtmachtdeskundigen in aanmerking achten te komen voor vervanging van de *Starfighter* en later mogelijk voor de *NF-5* is in de eindfase", aldus de luchtmachtvoorlichtingsdienst.[45]

Als het even zou meezitten, zou de keuze voor de opvolger van de *Starfighter* samenvallen met de viering van het zestig jaar bestaan van het luchtwapen in de Nederlandse krijgsmacht. Maar het zat niet mee: Vredeling en met name Stemerdink wilden op weg naar de Defensienota hun handen vrij houden. Op 3 juli 1973 kreeg luitenant-generaal Hans Knoop, bevelhebber der luchtstrijdkrachten, na een briefing over de luchtmachtplannen te horen dat voorlopig geen besluit over de vervanging van de *Starfighter* te verwachten was.[46] De avond tevoren had luitenant-generaal Knoop nog publiekelijk de minister van Defensie gewaarschuwd "dat de *Starfighter* straaljager moet worden vervangen."[47] "Het zou immoreel zijn voor het luchtmachtpersoneel om ze in vliegtuigen te laten vliegen waarmee ze geen schijn van kans hebben tegen het modernere materieel van de vijand. Ik zou mijn steun niet kunnen geven aan een dergelijk beleid van de regering", aldus de bevelhebber der luchtstrijdkrachten. Een dag later legde hij zich neer bij het uitstel van de keuze.

De luchtmachtattaché in Washington wachtte nog steeds op antwoord op zijn aanbod om een delegatie van General Dynamics in de zomer van 1973 in Den Haag de 'ins' en 'outs' van de *GD-401* te laten toelichten. Op 19 juli 1973 berichtte de "projectofficier standaard gevechtsvliegtuig", kolonel H.G. Traast, dat "naar het zich laat aanzien vóór het einde van het derde kwartaal 1973 van de politieke leiding geen richtlijnen zijn te verwachten ten aanzien van de vervanging van de *Starfighter*. Het lijkt mij daarom niet zinvol voor die tijd een verdergaande oriëntatie over niet bij de evaluatie betrokken mogelijke opvolgers *Starfighter* te initiëren."[48]

Hiermee zinspeelde de luchtmacht op de mogelijkheid dat in een later stadium meer kandidaten in aanmerking zouden komen voor de opvolging van de *Starfighter*. De Nederlandse ambassadeur bij de *NAVO*, Dirk Spierenburg, attendeerde minister Vredeling begin juli 1973 op de voordelen van een keuze op de *Jaguar*, omdat "dit de Franse luchtvaartindustrie zou binden aan de Engelse en de verdere Europese. […] Het zou wel eens de laatste kans kunnen zijn om uiteindelijk te komen tot een betere positie van de Europese vliegtuigindustrie vis-à-vis de Amerikaanse. Het laat zich raden dat een dergelijke ontwikkeling niet alleen de standaardisatie in West-Europees verband zal bevorderen, doch ook voor wat betreft de rationalisatie mogelijkheden schept."[49] Met dit laatste doelde Spierenburg op de taakspecialisatiestudie. Vredeling schreef Spierenburg binnen enkele dagen terug en deelde mee dat de *Jaguar* "één van de openstaande alternatieven is."[50] Later die maand vroeg staatssecretaris Stemerdink aan de directeur materieel van de luchtmacht om een vergelijking tussen de *Jaguar* en de *Mirage*. Klaarblijkelijk zocht Stemerdink naar informatie waaruit zou kunnen blijken dat de *Jaguar* in vergelijking met de *Mirage* geen slecht figuur sloeg.[51]

De luchtmacht wachtte de taakspecialisatiestudie niet gelaten af. Daarvoor bood de studie van de *NAVO* teveel gevaren en paradoxaal genoeg tegelijkertijd nieuwe kansen voor de luchtmacht. De oorspronkelijke gedachte achter de taakspecialisatiestudie om de taken van een compleet krijgsmachtdeel te ruilen tegen extra, veel doelmatiger uit te voeren taken voor de overblijvende krijgsmachtdelen was voor de luchtmacht uiterst bedreigend. De studie kon echter ook de belangen van de luchtmacht dienen en het pad effenen naar de gewenste opvolger van de *Starfighter*.

Om dat laatste een handje te helpen bogen officieren van de luchtmacht zich samen met een van de militaire adviseurs van de Amerikaanse ambassadeur bij de *NAVO*, Donald H. Rumsfeld, over de reikwijdte van de taakspecialisatiestudie. Generaal-majoor Richard C. Bowman was een

ervaren gevechtspiloot met bijna vijfduizend vlieguren. Zijn curriculum vitae uit 1981 bevat de interessante passage dat "he assisted the ambassador during several crises in the alliance and, in this capacity, helped develop programs for modernization of *NATO* forces and greater cooperation between allies."[52] Dit was zo'n crisis. De Nederlandse luchtmachtofficieren overtuigden Bowman ervan dat de studie niet was voorgesteld "as means of justifying reduced Dutch defense effort or as a vehicle for relieving the Dutch of the nuclear role."[53] Sterker nog, "the Dutch will definitely provide a replacement for the *Starfighter*, but [they] hope the specialization study will help rationalize their choice." De taakspecialisatie moest om die aanschaf mogelijk te maken dan ook bevatten "concrete results which Dutch government can point to in parliament and in public as showing that *NATO* recognizes the need for making more efficient the defense efforts of member governments." Geen reden tot paniek. Het draaide naar de mening van de Amerikaanse ambassade om een "reconfirmation of current strike/attack role of the Netherlands air force".[54] "Northrop's *Cobra* would in US view be the best aircraft for fulfillment of that role", zo onderstreepte de tijdelijk zaakgelastigde in Den Haag.

De luchtmacht brak snel het ijs bij de militair adviseur van ambassadeur Rumsfeld. "In het begin hing om het Nederlandse initiatief wantrouwen. Al gauw was er het gevoel van een bezuinigingsoperatie. Er was achterdocht. De bondgenoten waren bang dat de reguliere planning zou worden verstoord", aldus de latere bevelhebber der luchtstrijdkrachten Rien Geschiere.[55]

Het gesprek van generaal-majoor Bowman op 17 juli kreeg een maand later een vervolg. Dit keer in Brussel, waar Geschiere, toen sous-chef van de luchtmachtstaf, de wensen van de luchtmacht kwam toelichten. Uitgaande van de eisen van het militaire hoofdkwartier van de *NAVO* in Mons zou Nederland de *Starfighter* moeten vervangen door de *F-15* of de *MRCA*, toestellen die Nederland zich vanwege de hoge kosten niet kon permitteren, zo zette Geschiere uiteen. De beste uitkomst voor Nederland zou zijn, aldus Geschiere, "a new aircraft that would be oriented towards the conventional air-to-ground attack role with limited air-to-air combat capability and limited nuclear delivery capability".[56] De enige taak ("mission") die dan zou komen te vervallen was de "all-weather air defense" taak. Dat verlies zou worden gecompenseerd door "purchasing additional aircraft". Intussen gaf Vredeling – veel vager, maar daarom niet minder betekenisvol – dezelfde boodschap af in zijn kennismaking met zijn Amerikaanse collega, James R. (Jim) Schlesinger: "Vredeling replied to the effect that specialization should definitely not be used as a means to reduce defense efforts."[57]

7.4 De taakspecialisatiestudie

De door Vredeling voorgestelde taakspecialisatiestudie zou een reeks van terreinen bestrijken waarop mogelijkheden tot een doelmatiger defensieinspanning van de *NAVO*-lidstaten voorhanden zouden zijn. Om die reden was besloten tot de oprichting van een stuurgroep onder leiding van de Nederlandse ambassadeur bij de *NAVO*, Dirk Spierenburg. In deze stuurgroep namen verder de Amerikaanse, Duitse, Britse, Canadese en Belgische collega's van Spierenburg plaats alsmede de Amerikaanse vice-admiraal Charles Minter, de plaatsvervangend voorzitter van het Militair Comité van de *NAVO*. Spierenburg drong aan op haast. Het probleem was volgens hem simpel: "The Dutch were going to make decisions on narrowing their role soon, and if *NATO* wished to influence that process they had better get on with those specific questions dealing with the *Lance* and a replacement aircraft."[58] Spierenburg wilde geen tijd verspillen met door de Verenigde Staten gewenste studies naar doelmatiger logistieke ondersteuning en de zeestrijdkrachten. Uiterlijk 25 oktober 1973 moesten aanbevelingen zijn geformuleerd voor de taakverdeling met betrekking tot de landstrijdkrachten en de luchtstrijdkrachten. Om de vaart erin te houden stelde Spierenburg voor dat de internationale militaire staf belast zou worden met het voorzitterschap van de werkgroepen die zich met deze

twee onderwerpen zouden gaan bezighouden. Een eventuele werkgroep voor de logistieke ondersteuning zou door een van de assistent-secretarissen-generaal worden voorgezeten. Groot-Brittannië zou - als het zover zou komen - het voorzitterschap van de werkgroep over de taakverdeling bij de zeestrijdkrachten op zich nemen.

Na afloop van deze eerste stuurgroepbijeenkomst kwamen de Amerikaanse, Britse en Duitse ambassadeurs apart bijeen. Ze kwamen overeen dat "the Dutch problems" met voorrang moesten worden opgelost: "Then other areas could be examined."

Later die dag en de volgende dag kwam de werkgroep over de taakverdeling bij de luchtstrijdkrachten voor het eerst bij elkaar. Ook in deze werkgroep werd vastgesteld dat de door Vredeling gewilde taakspecialisatiestudie te veel tijd zou vergen. In plaats daarvan wilde de werkgroep "help the Netherlands Ministry of Defense with an urgent internal problem" en zich uitsluitend richten op de vervanging van de Nederlandse *Starfighters*.[59] "Any comprehensive study of air force specialization can come later, if at all", zo stelde ambassadeur Rumsfeld Washington gerust. Door zich uitsluitend te concentreren op de vervanging van de Nederlandse *Starfighter* kon de werkgroup "largely avoid the problem of reallocation of tasks".

Het verslag van Rumsfield lokte een uitgebreide reactie van de Amerikaanse zaakgelastigde in Den Haag, Charles Tanguy, uit.[60] Tanguy was er heilig van overtuigd dat Vredeling "is sincere in his belief that he may have to reduce the Dutch *NATO* role unilaterally if there is no timely, agreed *NATO* position." Over dat spookbeeld had de ambassade "frequent discussions" gevoerd met de Nederlandse luchtmachtstaf. Bij luitenant-generaal Knoop en zijn naaste medewerkers bestonden grote zorgen ("deeply concerned") over de uitkomst van de taakspecialisatiestudie: "since it could affect the very survival of the Royal Netherlands Air Force. They are convinced that failure to get a proper replacement for the *Starfighter* would have a severe impact on morale and prestige, and that it would result in a slow but steady deterioration of the Air Force as a viable force inevitably leading to its complete disbandment."

Hoe kon de Nederlandse luchtmacht dat lot ontlopen? Voorop stond dat de luchtmacht wilde vasthouden aan de klassieke tactische luchtmachttaken op conventioneel en nucleair gebied. De nadruk zou moeten liggen op conventionele offensieve luchttaken "with a capability for limited air superiority and limited nuclear capability to include the entire battlefield support role." Dit zou inhouden: grondsteun aan de eigen landstrijdkrachten, interdictie ("close and medium"), counter air, luchtoverwicht over alle vijandelijke toestellen ("general purpose and air superiority aircraft from the ground up to about 50,000 feet") en een beperkte nucleaire capaciteit. Het luchtoverwicht zou in tijd en plaats beperkt zijn "only because of aircraft numbers, but not limited in aircraft capability." De taken voor "deep penetration strike/attack" en voor "all weather air defense roles" zouden kunnen worden opgegeven.[61] Voor dat soort veeleisende taken waren toestellen als de *MRCA* en de *F-15* nodig. Het toestel dat de luchtmachttaken het best zou kunnen uitvoeren was in de ogen van de luchtmacht onbetwist de *Northrop P-530 Cobra*.

Tanguy pleitte ervoor dat de Verenigde Staten zich in de *NAVO* sterk zouden maken voor opneming van het wensenlijstje van de Nederlandse luchtmacht met betrekking tot de taken voor de opvolger van de Nederlandse *Starfighter*: "This position should aim at deterring any effort to force the Royal Netherlands Air Force to accept an aircraft of inferior or limited capability". Was dat eenmaal gelukt, dan kon Vredeling worden geconfronteerd met "a consensus that the Royal Netherlands Air Force assume full responsibility for the specialized tactical roles listed above and we should put special emphasis on their ability to accomplish the air superiority role."

Zo verdampte de oorspronkelijke gedachte achter het initiatief van Vredeling om de mogelijkheden van taakspecialisatie onder de loep te leggen. Zelfs het State Department was verbaasd over de "shrinkage of objectives".[62] Bij het verlenen van hand- en spandiensten aan de luchtmacht om de *Starfighter* door de *Cobra* te vervangen mocht niet worden vergeten "that Dutch specialization in aircraft and missions should include consideration of additional tasks the Dutch are willing to shoulder to permit equitable division of labor and costs." Tanguy kreeg het advies dat hij "should underline as often as necessary that, as Minister of Defense Vredeling said during visit here, specialization study should not be viewed as a means for diminution of defense efforts by any country." Vredeling zat in de tang: tussen zijn eigen luchtmacht en Washington.

Al tijdens de derde bijeenkomst van de 'Air Sub-Group', de werkgroep die op luchtmachtgebied de mogelijkheden tot taakspecialisatie onderzocht, was de klus geklaard. Op 26 september 1973, drie weken na de eerste bijeenkomst en een maand voor hun 'dead-line', bogen de leden van deze werkgroep zich over het 'final report'. De werkgroep bestond uit vertegenwoordigers van België, Canada, Duitsland, Nederland, Groot-Brittannië, de Verenigde Staten, de Internationale Staf en de Internationale Militaire Staf van de *NAVO* alsmede *SHAPE*. Zoals door ambassadeur Spierenburg bepleit, was het voorzitterschap in handen van een vertegenwoordiger van de Internationale Militaire Staf van de *NAVO*.

Rumsfeld ontpopte zich als een krachtig voorstander van de door de Nederlandse luchtmacht gekozen aanpak. Hij leidde uit de inzet van de luchtmacht voor behoud van alle taken behalve luchtverdediging onder alle weersomstandigheden en de 'deep penetration'-taak af dat zo een "greater overall Royal Netherlands Air Force air capacity than any other practical alternative" zou worden verkregen.[63] De Amerikaanse minister van Buitenlandse Zaken Henry Kissinger volgde Rumsfelds inschatting tot op zekere hoogte, maar wilde het onderste uit de kan: "we remain concerned about the report's lack of concrete discussion of Dutch compensation for dropping all-weather air defense and deep penetration missions."[64] Rumsfeld voelde er echter niets voor om de Nederlanders verder onder druk te zetten. Intussen had staatssecretaris Stemerdink al zijn voorkeur voor de Amerikaanse *Cobra* uitgesproken. Volgens Tanguy was Stemerdink in het ministerie van Defensie de "key decision maker".[65] Mede daarom richtte Rumsfeld zich rechtstreeks tot Secretary of Defense Jim Schlesinger. Rumsfeld gaf ruiterlijk toe dat van een echte taakspecialisatie geen sprake kon zijn. Bij de Europese landen ontbrak het aan politieke eenheid om dat tot stand te brengen. Veel regeringen waren daarom huiverig om van elkaar afhankelijk te zijn. Achter dat gebrek aan politieke wil en vertrouwen gingen bovendien "strong commercial pressures" schuil. De derde factor die taakspecialisatie belemmerde waren de militaire commandanten die liever vertrouwden op hun eigen vliegtuigen.[66] Met wat tot dan toe was bereikt kon aan de Nederlandse problemen worden tegemoetgekomen. Wilde Schlesinger echt de weg inslaan naar een meer tastbare en uitgebreidere taakspecialisatie dan zou hij daarvoor de stuurgroep onder leiding van ambassadeur Spierenburg moeten inruilen voor "stronger leadership".

Twee dagen later gooide Rumsfeld daar nog een schepje bovenop. Hij greep de vijfde en laatste bijeenkomst van de werkgroep aan om nog eens te waarschuwen voor te veel druk op de Nederlandse regering. Als de eisen voor een nieuw toestel nog verder zouden worden opgeschroefd of "if *NATO* insists that the Netherlands replace their *Starfighters* on a 1-for-1 basis or as SHAPE has suggested, on a greater than a 1-for-1 basis then aircraft units costs become much more important, and the chances the Dutch government might opt for cheaper aircraft are improved. It is strongly believed that the Dutch replacement decision will strongly influence the Belgian decision on their *Starfighters*, and subsequently the Dutch *NF-5* and Belgian *Mirage 5* replacement decisions; with other *NATO* and Mid-East nations following suit. Thus the importance of the Dutch decision far outweighs the number of aircraft involved

initially."[67] In gewoon Nederlands: als het eerste Nederlandse schaap over de dam is volgen er overal meer.

Schlesinger en ook minister van Buitenlandse Zaken Henry Kissinger waren kennelijk onder de indruk van Rumsfelds analyse en de daarin opgenomen sleutelrol voor de besluitvorming in Nederland over de vervanging van de *Starfighter*. Ze lieten de teugels enigszins vieren: Kissinger vond het wel een lovenswaardig streven als Nederland zijn *Starfighters* 'one for one' door nieuwe toestellen zou vervangen.[68]

Schlesinger sprak Vredeling op 5 november 1973 in Den Haag en noteerde gretig Vredelings "satisfaction with *NATO* rationalization studies".[69]

In hun eindverslag legde de Stuurgroep onder leiding van ambassadeur Spierenburg uitvoerig verantwoording af voor het feit dat "it would be unrealistic to expect an extensive survey of all the specialisation possibilities, however desirable this may be in the future."[70] Omwille van de tijd had de Stuurgroep doel and reikwijdte van de studie beperkt tot "the less ambitious Netherlands' query." Maar ondanks deze beperking was van eensgezindheid geen sprake. *SHAPE* had twee belangrijke voorbehouden ("main reservations") gemaakt. In de eerste plaats was door de uitkomsten van de studie geen sprake van het behoud of verbetering van de totale bijdrage van Nederland aan de bondgenootschappelijke verdediging ("the principle of maintaining or improving the overall level of contribution by the Netherlands to Allied defence is not clearly established"). In de tweede plaats wees *SHAPE* erop dat moest worden overgegaan tot compenserende maatregelen door de luchtmachten van andere lidstaten vanwege het laten vallen van "essential tasks that are relinquished by the Royal Netherlands Air Force as a result of their aircraft replacement programme".[71] De Stuurgroep was tot de conclusie gekomen dat de plaatsing van 72 Amerikaanse *F-15* vliegtuigen in West-Europa ruim opwoog tegen de door Nederland gewenste specialisatie en daarmee gepaard gaande opgave van een enkele taak. Anders lag het oordeel van de werkgroep over het tweede voorbehoud van *SHAPE*. Als Nederland de *Starfighters* "one-for-one" zou vervangen, zou sprake zijn van "an increased offensive capability which would go some way towards filling a deficiency in Alliance capabilities." Daar werd aan toegevoegd dat "the aircraft selected to meet the recommended option must have an air combat capability and therefore contribute to the general requirement for air superiority."[72]

Het is de vraag of deze wending in de taakspecialisatiestudie is voorgelegd aan minister Vredeling. Eind augustus 1973 kwam in de Defensieraad een brief van de voorzitter van het Militair Comité aan de orde over de door hem voorgestane aanpak van de taakspecialisatiestudie. Luitenant-generaal Knoop, de bevelhebber der luchtstrijdkrachten, stelde voor "dit document niet door de Raad te laten behandelen, aangezien het een basisdocument is voorbespreking in de subgroep Air Force."[73]

Na wat heen en weer gepraat legde Vredeling zich neer bij "het voorstel van de bevelhebber der luchtstrijdkrachten." De Nederlandse vertegenwoordiger in de 'Air Sub-Group' had – mede vanwege de grote haast waarmee deze studie werd uitgevoerd – lopende de studie geen contact met de politieke leiding.[74] In de tweede helft van oktober 1973 voerde ambassadeur Spierenburg met minister Vredeling overleg over de vorderingen van de taakspecialisatiestudie. Vredeling deed daarover in het Politiek Beraad van 22 oktober 1973 als volgt verslag: "Dit [deze studie] verloopt naar wens hoewel nog heel wat weerstanden moeten worden overwonnen. Met betrekking tot de aanbeveling opvolger *Starfighter* dient in overweging te worden genomen het takenpakket van de Koninklijke luchtmacht te beperken tot grondsteun waardoor bij vervanging van het huidige aantal vliegtuigen door goedkopere vliegtuigen een financiële besparing is te bereiken."[75]

Vredeling doelde hier op de zogeheten 'optie 3' in de taakspecialisatiestudie, die op dat moment al van de hand was gewezen: 'it is concluded that this option should not be pursued."[76] In totaal waren er vier opties.

De eerste optie hield in dat de Nederlandse luchtmacht haar conventionele offensieve luchttaken ("conventional offensive air operations") zou behouden en ook moeten beschikken over "a capability for limited air superiority". Deze optie zou wel betekenen dat andere bondgenoten de nucleaire taak van de Nederlandse luchtmacht, de onder alle weersomstandigheden uit te voeren luchtverdedigingstaak en de taak van aanvalmissies ver in het achterland van de tegenstander zouden moeten overnemen.

De tweede optie was een variant van de eerste, waarbij de Nederlandse luchtmacht haar nucleaire taak zou behouden.

De derde optie betrof taken voor vliegtuigen die vooral voor conventionele offensieve luchttaken waren ontworpen en met name bedoeld waren voor grondsteun met een zeer beperkte ("very limited") taak op het gebied van het verkrijgen van luchtoverwicht. Het lag, volgens de leden van de werkgroep, voor de hand dat zo'n toestel alleen maar kon worden ingezet nadat een luchtoverwicht was bevochten door andere luchtmachten van *NAVO*-lidstaten. Deze optie zou ertoe leiden de nucleaire taak, de luchtverdedigingstaak onder alle weersomstandigheden en de taak van aanvalmissies ver in het achterland van de tegenstander aan andere bondgenoten over te dragen.

De vierde en laatste optie zou betekenen dat de Nederlandse luchtmacht de luchtverdedigingstaak onder alle weersomstandigheden zou behouden en ook voor conventionele offensieve luchttaken zou worden ingezet. Om deze twee taken naar behoren uit te voeren waren naar de mening van de werkgroep waarschijnlijk twee vliegtuigtypes nodig. Een geavanceerd toestel, een wat minder geavanceerd. De daarmee gepaarde kosten zouden waarschijnlijk erg hoog zijn ("probably very high"). Daarnaast zouden de nucleaire taak en de taak van aanvalsmissies ver in het achterland van de tegenstander aan andere bondgenoten moeten worden overgedragen.

De werkgroep en de stuurgroep kwamen tot de eensluidende conclusie dat de tweede optie moest worden uitgevoerd en dat Nederland de *Starfighters* "on a one-for-one basis" zou moeten vervangen. Tijdens de halfjaarlijkse ministeriële bijeenkomst van de ministers van Defensie van de *NAVO*-landen op 7 december 1973 deed secretaris-generaal Joseph Luns daar nog een schepje bovenop: "Whilst specialization offered the possibility of optimising the use of available resources, it was only desirable from the Alliance's point of view if the total military capability of the Alliance remained unchanged or improved thereby."[77] Hij had zelfs het gevoel dat "the Steering Group's recommendations contained some uncertaintities in this respect." Vredeling noemde de voorkeursoptie "satisfactory to his government", aldus het verslag. Over de vervanging van de *Starfighter* was volgens Vredeling nog geen beslissing genomen en Nederland zou met die bondgenoten gaan overleggen die voor een soortgelijke beslissing stonden. Het grootste deel van zijn reactie op het rapport van de stuurgroep ruimde Vredeling in om nogmaals het belang van taakspecialisatie te onderstrepen. Hij hoopte dan ook dat de werkgroepen hun activiteiten zouden voortzetten en dat de 'Air Sub-Group' een inventarisatie van verdere mogelijkheden tot taakspecialisatie zou maken."

Zijn Belgische collega, Paul Vanden Boeynants, zag daar niet veel in. Zolang van politieke en militaire integratie in de *NAVO* geen sprake was, moest elke vorm van taakspecialisatie met argwaan ("circumspection") worden bezien. Waar mogelijkheden tot samenwerking bij de aanschaf van materieel bestonden, zou de nadruk moeten liggen op "the economic and industrial realities peculiar to each country".

Na afloop gaf de *NAVO* het volgende communiqué uit: "Ministers discussed a report on some aspects of the possibility of specialization of defence roles in the Central Region, prepared at their request following the initiative taken by the Defence Minister of the Netherlands at their Spring meeting. They accepted the recommendations of this report and welcomed a statement by the Netherlands' Minister with reference to the replacement of the *Starfighter* aircraft."

De uitkomsten van de taakspecialisatiestudie werden verschillend uitgelegd. *Het Parool* meldde dat "om militair-tactische redenen" de keuze op de *Mirage* voor de hand zou liggen. In *de Volkskrant*, in een artikel van de goed ingevoerde redacteur Han J.A. Hansen, werd erop gewezen dat "blijkens [een] rapport voor *NATO*-ministers" een lichte voorkeur voor de *Cobra* zou bestaan.[78] Wat de uit te voeren taken betreft noteerde Hansen op grond van uitspraken van Vredeling dat "Nederland [zich] specialiseert op steun aan grondtroepen". Volgens *Het Parool* ging Vredeling nog verder: "[Vredeling] zal [het kabinet] adviseren tot aankoop van een vliegtuig, dat slechts een rol hoeft te vervullen: die van steun aan grondstrijdkrachten."[79]

Vredeling zelf toonde zich in en buiten de vergaderzaal van het Defensie Planning Committee tevreden met de uitkomst van de studie.[80] In de ministerraad deelde Vredeling mee dat "de bespreking over de taakverdeling op dit punt geheel in overeenstemming met de Nederlandse wensen is verlopen en dat voor vervanging van de *Starfighter* hoofdzakelijk een toestel voor grondsteun nodig is."[81] Met zo'n taak was voor Vredeling een keuze voor de *Jaguar* "helemaal open", al waren er allerlei haken en ogen aan zo'n keuze, aldus Vredeling in een bijeenkomst van de Staatscommissie voor Defensie.[82] Het ging om een relatief duur toestel en de keuze voor een gezamenlijk door Franse en Britse bedrijven geproduceerd toestel was "een politiek aspect met positieve en negatieve kanten". In de Tweede Kamer sprak Vredeling over "een zeer concreet resultaat", dat "tot zijn tevredenheid" tot stand was gekomen.[83] Maar hij voegde daar het volgende aan toe. De luchtmacht zou zich geleidelijk gaan toeleggen op "conventionele aanvalstaken, met daarnaast een beperkte mogelijkheid voor nucleair optreden, dat wil zeggen: tot op beperkte afstanden. Ook moet het vliegtuig een zeker vermogen tot zelfbescherming hebben en in zekere mate vijandelijke vliegtuigen kunnen weren uit het gebied waar het zijn taak, het verlenen van steun aan operaties op de grond, moet uitvoeren."

Het is de vraag of Vredeling zich wel bewust was van de precieze betekenis van de aan de Nederlandse luchtmacht toebedeelde taken en de gevolgen daarvan voor de keuze van een nieuw toestel. Waarom sprak Vredeling nu eens over een vliegtuig dat voor grondsteuntaken nodig was en dan weer over een veel gecompliceerder en dus duurder vliegtuig dat daarnaast ook nog gekwalificeerd zou moeten zijn voor 'air superiority'?

De eerste verklaring kan zijn dat hij de precieze betekenis van het in 'luchtmachttaal' opgeschreven takenpakket van de opvolger van de *Starfighter* niet heeft doorzien of heeft begrepen. Vredeling was – zo voelde hij het ook – een leek op Defensie. Hij kon bij wijze van spreken de rangonderscheidingstekens bij de verschillende rangen niet uit elkaar houden.[84] Op 21 november 1973 klaagde Vredeling erover dat "de aanbevelingen [in de taakspecialisatiestudie] concreter moeten worden gesteld."[85]

Maar daar staat tegenover dat de luchtmacht Vredeling over de inhoud van de taakspecialisatiestudie uitgebreid heeft geïnformeerd. De eerste keer gebeurde dat op maandag 5 november 1973 op het hoofdkwartier van de luchtmacht. De tweede keer was dat precies een week later in aanwezigheid van ambassadeur Spierenburg. Dat maakt het aannemelijk dat Vredeling zich bij de uitkomst van de taakspecialisatiestudie heeft neergelegd en met Stemerdink "van mening verschilde over de eisen die aan de opvolger van de *Starfighter* moesten worden gesteld."[86] Hij wist naar eigen zeggen "precies wat de consequenties waren van de *NAVO*-taakspecialisatiestudie."

Stemerdink verklaart de voortdurende verhaspeling door Vredeling van de verschillende taken voor de opvolger van de *Starfighter* door politieke calculatie aan de ene kant en door slordigheid als gevolg van stress en vermoeidheid aan de andere kant. Volgens Stemerdink zag Vredeling de taakspecialisatiestudie in termen van politieke winst en verlies. Dat de *NAVO* akkoord was gegaan met een studie naar de taakspecialisatie voor de Nederlandse luchtmacht vond Vredeling volgens Stemerdink politieke winst. De consequenties voor de vervanging van de *Starfighter* nam Vredeling daarbij – volgens Stemerdink "juichend" – op de koop toe.[87]

Vredeling was "de hektiek en het gedoe van het eerste half jaar op Defensie beu", aldus Stemerdink. De taakspecialisatiestudie viel samen met de grootste en tevens laatste uitbarsting van 'het generaalsconflict' en daar had Vredeling zijn handen aan vol.

7.5 Tussenstand

Met de komst van de Partij van de Arbeid in het nieuwe kabinet brak voor Defensie in het algemeen en voor de luchtmacht in het bijzonder een onzekere periode aan. De Partij van de Arbeid had bezuinigingen op Defensie hoog in haar vaandel staan. Dat ingrijpende besluiten over aard en omvang van de Nederlandse krijgsmacht moesten worden genomen stond in feite vast. Hoe op de krijgsmacht zou worden bezuinigd was onzeker. Nederland kon daar ook niet geheel vrij over beslissen. De nieuwe minister van Defensie Henk Vredeling wist in de *NAVO* gedaan te krijgen dat de mogelijkheden van taakspecialisatie zouden worden onderzocht, met name met het oog op de luchtstrijdkrachten en de Nederlandse bijdrage daaraan.

De luchtmacht stond uiterst wantrouwig tegenover de bedoelingen van de nieuwe minister van Defensie. Zowel binnenkamers als in de media riep de chef van de luchtmachtstaf zijn eigen minister op te besluiten tot de aanschaf van een nieuw toestel. Maar die besloot tot uitstel. Eerst moest de uitkomst van de taakspecialisatiestudie van de *NAVO* worden afgewacht en vervolgens moest over de vervanging van de *Starfighter* worden beslist in samenhang met de door de minister aangekondigde Defensienota. De luchtmacht wachtte de taakspecialisatie niet af, maar maakte gebruik van haar netwerk en kon zo de focus en uitkomsten van de taakspecialisatiestudie grotendeels zelf bepalen. De conclusie van de taakspecialisatie werd omarmd door de minister van Defensie, in de verte gadegeslagen door zijn rechterhand, staatssecretaris Bram Stemerdink die de kans op een uitwisseling van taken zag vervliegen. De minister van Defensie kon niet anders dan de loftrompet uitsteken over de uitkomst van zijn initiatief.

8. In het gareel van de bondgenoten Het Fostervoll-initiatief en de Defensienota (december 1973-juli 1974)

8.1 Het moeilijke begin van een nieuwe minister

Het was een van de spreekwoordelijke 'lijken in de kast', die in politiek Den Haag het plezier van beginnende bewindspersonen vergallen. Uit de nalatenschap van zijn voorganger hield minister Vredeling de afwikkeling van 'het generaalsconflict' over. De door minister-president Biesheuvel en Vredelings voorganger De Koster benoemde commissie onder voorzitterschap van Gerard Langemeijer had zich over de vraag gebogen of legerkorpscommandant Ferry Meijnderts "ongevraagd ontslag moest worden verleend". Nog geen week na de verschijning van het rapport van de commissie-Langemeijer bood luitenant-generaal Nico Berghuijs, opperofficier personeel van de landmacht, zijn ontslag aan. Berghuijs vond het "onaanvaardbaar" dat Meijnderts werd gehandhaafd en was het ook niet eens met de conclusie van Langemeijer dat een herstel van de normale verhoudingen binnen de legertop tot de mogelijkheden zou behoren.[1] Kort daarvoor was luitenant-generaal Willem van Rijn, de voorzitter van het Comité Verenigde Chefs van Staven, opgestapt. Van Rijn nam dat besluit omdat hij "door in functie te blijven de indruk zou wekken met de gang van zaken in te stemmen."[2] Daarmee bedoelde Van Rijn "bepaalde beslissingen van opeenvolgende kabinetten […] die het aanzien van de krijgsmacht hadden geschaad" alsmede zijn verwachting dat de Nederlandse defensieinspanning "in de komende tijd niet voldoende zal zijn om aan de *NAVO*-verplichtingen te voldoen."

Luitenant-generaal Gijs IJsselstein vroeg met ingang van 1 december 1973 eervol ontslag als chef van de Generale Staf. Vredeling ging vervolgens op zoek naar een opvolger en vroeg binnen en buiten de landmacht daarover advies. Van Meijnderts kreeg Vredeling te horen dat de legercommandant zelf wel chef van de generale staf wilde worden en dat Clumpkens dan als zijn vervanger zou moeten worden benoemd. Dat bood tegelijkertijd de beste garantie voor de uitvoering van de door Meijnderts en Clumpkens uitgewerkte plannen voor een diensttijdverkorting. Uitvoering van zo'n ingrijpende maatregel was volgens Meijnderts niet zeker als hij voor het bevelhebberschap zou worden gepasseerd en anderen deze plannen zouden moeten uitvoeren. Daar stond tegenover dat Vredeling met Meijnderts een in de landmacht zeer omstreden bevelhebber zou krijgen.[3]

Het risico van een zich voortslepende gezagscrisis binnen de landmacht wilde Vredeling in de aanloop naar de Defensienota niet nemen. Vredeling leek "niet afkerig van hun plan, noch van hun filosofie 'de zweep erover', maar knalt er liever zelf mee."[4] Vredeling kwam zodoende bij de buiten het generaalsconflict gebleven generaal-majoor Jan van der Slikke uit, die "bijna unaniem" door de door Vredeling geraadpleegden werd aanbevolen.[5] Clumpkens zou als voorzitter van een stuurgroep diensttijdverkorting in de staf van Van der Slikke worden opgenomen en zou "in beschouwing worden genomen" als in de tweede helft van 1974 de functie van plaatsvervangend chef van de generale staf vacant zou worden. Een harde toezegging voor die functie gaf Vredeling niet.

De benoeming van Van der Slikke tot chef van de generale staf kreeg Meijnderts bij toeval te horen. Het was de bedoeling dat Vredeling zelf op 27 november Meijnderts op de hoogte zou stellen. De dag ervoor feliciteerde secretaris-generaal Peijnenburg Van der Slikke in het bijzijn van Meijnderts met zijn promotie. De gepikeerde legerkorpscommandant liet na wat denktijd weten dat hij de benoeming van Van der Slikke niet zou accepteren en ontslag zou nemen. Hij kon het niet verkroppen dat hij voor de hoogste landmachtfunctie was gepasseerd. Op 1

december 1973 ging de ministerraad ermee akkoord Van der Slikke voor te dragen als chef van de generale staf. Twee dagen later vroeg Meijnderts ontslag.

In de middag van 27 november sprak Vredeling onder vier ogen met Clumpkens. Kort voor dat gesprek werd Vredeling gemeld dat "Clumpkens er overwegende bezwaren tegen had om zijn plannen tot diensttijdverkorting te realiseren, op de wijze die [Vredeling] had gedacht, als niet generaal Meijnderts, maar generaal Van der Slikke, chef van de generale staf zou worden."[6]

Vredeling wilde van Clumpkens horen waarom deze zo mordicus tegen Van der Slikke was gekant. Vredeling had van bijna iedereen lovende verhalen over de commandant van de eerste divisie gehoord. Daarbij liet Vredeling de naam van zijn secretaris-generaal vallen. Als door een wesp gestoken beschuldigde Clumpkens vervolgens secretaris-generaal Gerard Peijnenburg ervan "financiële voordelen te genieten van opdrachten die door het Ministerie van Defensie aan [het organisatieadviesbureau Bakkenist, Spits en Co] waren gegeven." Vredeling onderbrak het gesprek voor spoedoverleg met de staatssecretarissen Stemerdink en Mommersteeg.[7] Gedrieën spraken ze vervolgens weer met Clumpkens die zijn beschuldigingen herhaalde. Peijnenburg werd gevraagd zich bij dit gezelschap te voegen. Weer herhaalde Clumpkens zijn beschuldigingen. Later op de avond spraken Stemerdink en Mommersteeg in een derde gesprek met Clumpkens. Die hield zijn been stijf en verklaarde dat hij "slechts het minimum had gezegd." Hij zou meer weten, maar wilde Peijnenburg twee dagen de tijd geven om zelf ontslag te nemen alvorens zijn beschuldiging met saillante informatie verder te onderbouwen. Zou Peijnenburg de eer aan zichzelf houden, dan zou hij de kwestie laten rusten.

Vredeling ontbood Clumpkens op vrijdag 30 november bij zich. Peijnenburg had zijn ontslag niet ingediend en Vredeling wilde weten wat achter Clumpkens' beschuldiging zat. "Dat stelde niet veel voor. De afdeling comptabiliteit zou de rekeningen van Bakkenist niet zorgvuldig hebben gecontroleerd", zo schreef staatssecretaris Stemerdink in zijn dagboek.[8] Vredeling schakelde de president van de Algemene Rekenkamer in om de beschuldiging van Clumpkens te laten onderzoeken. Maar nog voordat de uitkomsten van dat onderzoek voorhanden waren trok Clumpkens tijdens een gesprek met Vredeling op zaterdag 1 december 1973 zijn beschuldigingen tegen Peijnenburg "onvoorwaardelijk" in. Clumpkens had om dat gesprek gevraagd. De volgende dag herhaalde hij zijn intrekking in een gesprek waarbij ook Stemerdink, Mommersteeg en Peijnenburg aanwezig waren. Peijnenburg nam het woord en sprak een handvol zinnen, die bij Stemerdink een onvergetelijke indruk achterlieten: "Peijnenburg zei niet te begrijpen wat een mens kan bezielen deze beschuldigingen te uiten, iemand zoiets aan te doen, iemands naam zo te bekladden."

Het beginnende ministerschap van Vredeling stond in het teken van het 'generaalsconflict'. Dit conflict liet volgens Stemerdink diepe sporen na bij Vredeling. Hij snakte na de confrontatie met de generaals naar rust en zwakte vervolgens zijn pogingen af om binnen de krijgsmacht de bakens te verzetten, aldus Stemerdink. De luchtmacht profiteerde van die luwte en kon zo de door haar zelf geregisseerde taakspecialisatiestudie naar een veilige haven loodsen.[9] Daar staat tegenover dat Vredeling verdomd goed wist wat de politieke voors en tegens waren rond netelige defensieproblemen. "Hij kende 'het politieke gewicht' van kwesties op defensiegebied", aldus J.M. Bik.[10] Van het 'generaalsconflict' moet Vredeling "hebben genoten". Waar Vredeling in het generaalsconflict de slag met de leiding van de landmacht won, zo zou de minister bij de kwestie van de vervanging van de *Starfighter* veel meer zijn oren laten hangen naar de luchtmachtleiding.

Wie het slagveld van het laatste kwartaal van 1973 overziet, merkt dat enkele besluiten hun schaduwen al ver vooruit wierpen. Het stond vast dat de *Starfighter* zou worden vervangen. De opvolger zou in eerste instantie in Europees verband worden gezocht: "De bedoeling is dit project zoveel mogelijk tot een Europese zaak te maken. Ik zal daartoe met landen die voor

vergelijkbare vervangingsprojecten staan contact opnemen. Ik denk daarbij aan Denemarken, Noorwegen, België en Italië."[11] In 1980 zou in deze landen een vervanger voor de *Starfighter* en voor andere verouderde toestellen zich moeten aandienen. Het jaar 1980 was voor Vredeling belangrijk. "Tegen die tijd zullen we toch echt de *Europese Unie* gereed moeten hebben, waarnaar nu al zoveel jaren wordt gestreefd."[12] En Vredeling kon zich geen tweede 'generaalscrisis', dit keer in de luchtmacht, permitteren. De Defensienota mocht geen verdere vertraging oplopen. Aan die nota had Vredeling zijn politieke lot verbonden.

8.2 Europese wegen

Bij de behandeling van de defensiebegroting in de Tweede Kamer op 13 december 1973 waren alle schijnwerpers gericht op minister Vredelings toelichting op het 'generaalsconflict'. Het was volgens de minister "een triest verhaal".[13] De uitvoerigheid waarmee hij de capriolen van de rebellerende generaals beschreef stond in schril contrast met de beantwoording van de vragen van het Tweede Kamerlid Van Elsen over een grotere betrokkenheid van het ministerie van Economische Zaken bij de aanschaf van militair materieel. Vredeling ging met geen woord in op de vraag van Van Elsen om het ministerie van Economische Zaken "een grotere vinger in de pap" bij de keuze van defensiematerieel te geven.[14] Ook de VVD'er Ad Ploeg meende dat het belang van de Nederlandse industrie in het geding was bij de aanschaf van de opvolger van de *Starfighter*. Vredeling maakte er geen woord aan vuil.

De dag voor het debat in de Tweede Kamer over de defensiebegroting had Vredeling secretaris-generaal Peijnenburg gevraagd na te gaan of ambassadeur Dirk Spierenburg na zijn pensionering voor de minister bijzondere opdrachten wilde uitvoeren.[15] De bedoeling was om Spierenburg in te schakelen bij een nog nader vorm te geven overleg tussen de ministeries die op enigerlei wijze betrokken waren bij de vervanging van de *Starfighter*. In eerste instantie betrof dat het ministerie van Buitenlandse Zaken. Zo hadden Vredeling en Stemerdink zich groen en geel geërgerd aan een brief van de Nederlandse ambassadeur in Parijs jonkheer J.A. de Ranitz. De Ranitz had ter voorbereiding van een gesprek van minister Max van der Stoel van Buitenlandse Zaken met diens Franse collega Michel Jobert de voordelen van de aanschaf van de *Mirage F1/M53* als vervanger van de *Starfighter* op een rijtje gezet.[16] Voor De Ranitz stonden bij aanschaf de directe voordelen voor de Nederlandse industrie voorop. De Nederlandse ambassadeur in Parijs wist te melden dat het Franse ministerie van Defensie en Avions Marcel Dassault het Nederlandse ministerie van Economische Zaken daarvoor al concrete voorstellen hadden voorgelegd. Om het industriële belang van Nederland voor aanschaf van de *Mirage* nog profijtelijker te maken zou het Franse ministerie van Defensie in Nederland een reeks van bestellingen plaatsen ter compensatie van de aanschaf van de *Mirage*. De Ranitz was verder hoopvol gestemd over het verkrijgen van faciliteiten voor de KLM op het vliegveld Orly bij Parijs en voor het Nederlandse wegverkeer op de Franse autowegen. Als klap op de vuurpijl zou een keuze voor de *Mirage* de kwaliteit van het Rijnwater ten goede komen. Frankrijk zou de zoutlozingen van de Franse kalimijnen in deze rivier verminderen.

Vredeling kreeg pas enig zicht op De Ranitz' sondages na het gesprek van Van der Stoel met zijn Franse ambtgenoot Jobert.[17] De Hollandse koopmansgeest van De Ranitz beviel Vredeling maar matig, zo bleek een week later in de Defensieraad. Daar nam Vredeling Buitenlandse Zaken in de houdgreep: "Mindef verzoekt Chef DNW Min BuZa erop te attenderen dat Mindef deze kwestie voor zich wenst te bestemmen."[18]

Het werd voor Vredeling de hoogste tijd deze bestemming vast te stellen. De minister van Defensie zat daarover stevig te dubben. Over het inschakelen van Spierenburg sprak hij met minister-president Den Uyl.[19] Die had klaarblijkelijk nogal wat bedenkingen: Spierenburg was net benoemd tot president-commissaris van Péchiney Nederland, een Frans-Canadees

staalbedrijf. Mogelijk dacht Den Uyl dat Spierenburg daardoor gevoelig zou zijn voor Franse druk. Vredeling belde Spierenburg op met de mededeling dat pas in de loop van het nieuwe jaar duidelijk zou worden of van de diensten van de oud-ambassadeur gebruik zou worden gemaakt. De luchtmacht wilde met de taakspecialisatiestudie in de hand niet teveel tijd verliezen en de draad oppakken waar die in het voorjaar even was neergelegd. Vredeling vreesde dat snel vaart zou worden gemaakt met het vinden van een opvolger van de *Starfighter*. Voorkomen moest worden dat de beslissing over een vervanger van de *Starfighter* zou vallen voordat de Defensienota zou verschijnen. Knoop had op 17 december 1973 met zijn Belgische collega, Albert Debeche, afgesproken dat de beide luchtmachten bij hun zoektocht naar een opvolger van de *Starfighter* intensief contact zouden hebben. Dat contact zou zelfs geformaliseerd worden. Vredeling was daar niet gelukkig mee en maakte op 19 december 1973 in de Defensieraad bekend dat hij eerst de Defensienota wilde afronden voordat de marsroute naar een opvolger van de *Starfighter* zou worden uitgestippeld.[20] Knoop vond "een uitstel van dien aard niet bevorderlijk voor de goede afwikkeling". "Na enige discussie" ging Vredeling overstag: in januari zou een plan de campagne op tafel liggen. Daarin zou Knoop ook nog eens uitleggen "waarom de kwestie niet kan worden uitgesteld tot na het uitbrengen van de defensienota". Peijnenburg nam met zijn collega van het ministerie van Buitenlandse Zaken contact op om de komst van Spierenburg naar het ministerie van Defensie voor te bereiden.[21]

8.3 Een plan de campagne

Kort nadat Vredeling en luitenant-generaal Hans Knoop elkaar het allerbeste hadden toegewenst voor het nieuwe jaar, lagen ze weer met elkaar overhoop. Vredeling vroeg waar het 'plan de campagne', de aanpak voor "het probleem van de vliegtuigvervanging", bleef.[22] Knoop zag daar bij nader inzien voorlopig niets in en "tekent aan dat het opstellen van een plan de campagne alleen dan zin heeft indien de financiering van de eerste aanzet tot vervanging van de [*Starfighter*] in 1974 plaats vindt." Voor dat voorsorteren voelde Vredeling niets, want hij "wilde de problematiek rond de vervanging […] aan de orde stellen na het uitbrengen van de Defensienota aangezien het voor [hem] een fysieke onmogelijkheid is aan beide onderwerpen tegelijkertijd de volle aandacht te geven." Staatssecretaris Stemerdink draaide Knoops redenering om: "het leggen van een basis voor de vervanging van de *Starfighter* staat los van het al dan niet aangaan van verplichtingen. Primair staat het vormen van een consortium met andere landen."

Dit keer ging de bevelhebber der luchtstrijdkrachten overstag. Twee weken had hij nodig om "een plan voor internationaal overleg inzake de vervanging van de *F-104G* vliegtuigen" aan Vredeling, de beide staatssecretarissen en de net aangetreden nieuwe voorzitter van het Comité Verenigde Chefs van Staven, generaal Robbie Wijting, aan te bieden.

Het plan van de luchtmacht voor het overleg met andere landen over de vervanging van de *Starfighter* was een oefening in misleiding. Kort werd uiteengezet dat de minister van Defensie anno 1974 de bakens niet meer kon verzetten. Zijn voorganger had immers al onomkeerbare besluiten genomen en deze als opdrachten aan de luchtmacht toevertrouwd. Deze opdrachten waren uiteraard nauwgezet uitgevoerd. Zo waren offertes gevraagd van SAAB, Dassault en Northrop.[23] De offertes voor de *Viggen* (in twee versies: de *AJ-37* en de *JA-37*), de *Mirage* (ook in twee versies: de *F-1/9K50* en de *F-1/M53*) en de *Cobra P530-5* waren uitvoerig bestudeerd en geëvalueerd: "De uitkomst van deze evaluatie is medio 1973 [3 juli 1973] in een briefing aan de Minister van Defensie bekend gesteld."[24]

Verder herinnerde de luchtmacht de minister aan de taakspecialisatiestudie, die de minister had begroet met "het vaste voornemen […] de *Starfighter*-vliegtuigen van de Koninklijke

Luchtmacht op grond van de gedane aanbevelingen in de naaste toekomst te vervangen en daartoe met de Nederlandse regering overleg te zullen plegen."

De minister van Defensie werd er nogmaals op gewezen dat de uitkomsten van de taakspecialisatie volledig spoorden met de conclusies van de door de luchtmacht uitgevoerde evaluatie van de offertes. Het was "dientengevolge niet noodzakelijk om nu nog een andere categorie vliegtuigen in beschouwing te nemen". Daarmee werden vliegtuigen als de Brits-Franse *Jaguar* en de *F-5 E Tiger* van Northrop bedoeld. Tegelijkertijd maakte de luchtmacht een uitzondering voor de *Lancer*, een doorontwikkeling van de *Starfighter*, die "anders dan het zich een jaar eerder liet aanzien commercieel levensvatbaar kan zijn." Dit toestel waarvoor bij de Italiaanse luchtvaartindustrie en de Belgische luchtmacht belangstelling bestond zou volgens luitenant-generaal Hans Knoop "een goede plaats innemen temidden van de geëvalueerde vliegtuigtypen."

Alle voor de luchtmacht "acceptabele vliegtuigen" hadden met elkaar gemeen dat ze zich in de prototype-fase bevonden. Om van de tekentafel naar de productiehallen te verhuizen was een gezamenlijke bestelling van enige landen "als opdrachtgevers en afnemers" nodig. Bestellingen van kleine aantallen zouden de afnemers voor hoge stuksprijzen plaatsen, omdat de ontwikkelingskosten doorgaans werden omgeslagen over de initiële productie. Nederland zou wat het bij elkaar brengen van voldoende afnemers betreft best een leidende rol kunnen vervullen. Dat lag voor de hand na de taakspecialisatiestudie. Maar daarbij paste wel een belangrijke kanttekening: "Een Nederlands initiatief tot het op korte termijn op gang brengen van de besprekingen tussen belanghebbende landen behoort voor de gesprekspartners meer dan voorheen geloofwaardig te zijn en dientengevolge ondersteund te worden door een voor de Nederlandse regering acceptabel financieringsschema voor de Nederlandse *Starfighter*-vervanging." Daarover moest op korte termijn duidelijkheid komen. Was dat niet het geval, dan was Nederland ook niet van "een gunstige industriële participatie verzekerd."

Om de mogelijkheden van een gezamenlijke keuze na te gaan wilde de luchtmacht enkele landen bezoeken. De Nederlandse delegatie zou moeten bestaan uit "hooggeplaatste functionarissen van het Ministerie van Defensie, de Koninklijke Luchtmacht en het Ministerie van Economische Zaken." Staatssecretaris Stemerdink was in de ogen van de luchtmacht de meest voor de hand liggende delegatieleider. Het ministerie van Buitenlandse Zaken moest uiteraard wel op de hoogte worden gebracht, maar was bij dit delicate vooroverleg niet nodig. Het reisschema van de luchtmacht voorzag in een eerste stop in België, daarna in Italië en uiteindelijk in Noorwegen en Denemarken.

Over de volgorde van de bestemmingen in het reisplan van de luchtmacht was goed nagedacht. Denemarken had net vijftig vrij recent geproduceerde *Starfighters* gekocht ter aanvulling op en vervanging van oudere vliegtuigen van de Deense luchtmacht. Denemarken was zo hooguit een "sleeping partner": het had geen haast om tot de aanschaf van een gloednieuw toestel over te gaan.[25] Net zoals Denemarken had Noorwegen geen luchtvaartindustrie die de besluitvorming over de aanschaf van een nieuw toestel om industriële redenen zou kunnen bespoedigen.

De Nederlandse luchtmacht had wel haast. Kopenhagen en Oslo bungelden als bestemming daarom onderaan het luchtmachtlijstje. Luitenant-generaal Knoop wilde niet wachten totdat de vervanging van de *Starfighter* in de door Vredeling in het vooruitzicht gestelde bezuinigingen zou worden vermalen. Om die reden figureerde de *Lancer* op het verlanglijstje van de luchtmacht. Als 'zoontje van de *Starfighter*' was – zo was de gangbare opvatting - de verdere ontwikkeling van dit toestel met veel minder risico's omgeven dan de drie andere prototypes.[26] Bovendien had Lockheed met Aeritalia beginselafspraken gemaakt over een coproductie van dit toestel. Dat de Italiaanse regering zich als deelnemer aan het *MRCA*-project bij deze afspraak afzijdig hield, zou hooguit van tijdelijke aard zijn. Althans dat verwachtte de luchtmacht. De

Belgische luchtmacht had ook wel oren naar dit toestel. Zo kwam de *Lancer* op het wensenlijstje van de Nederlandse luchtmacht.

De *Lancer* speelde in de Verenigde Staten geen enkele rol in de daar sinds 1972 aan de gang zijnde 'lightweight fighter'-competitie. Achter deze competitie zat de wens om naast de zware *F-15* luchtverdedigingsjager een lichter gevechtsvliegtuig met soortgelijke technologie als de *F-15* voor verschillende taken in dienst te nemen. Op 6 januari 1972 had de Amerikaanse luchtmacht vliegtuigfabrieken uitgenodigd ontwerpen voor zo'n licht toestel in te dienen. Vier vliegtuigbouwers kwamen met een offerte en Northrop zelfs met twee: een voor een eenmotorig en een voor een tweemotorig toestel. Nog voordat de keuze op de twee laatste kandidaten viel trok Northrop de offerte voor het eenmotorige toestel terug. Op 12 april 1972 gunde het Pentagon aan Northrop en General Dynamics contracten voor de ontwikkeling en bouw van ieder twee "technology demonstrators" van de *Cobra* en de *GD-401*. Deze kregen de aanduidingen *YF-17* en *YF-16* en zouden in januari 1974 hun eerste vlucht moeten maken. Na een uitgebreide reeks proefvluchten en beproevingen moest dan begin 1975 – ogenschijnlijk veel te laat voor de Nederlandse luchtmacht – een definitieve keuze voor de 'lightweight fighter' worden gemaakt. Het enthousiasme voor de 'lightweight fighter' was binnen het Pentagon groter dan bij de Amerikaanse luchtmacht, die al haar kaarten op de *F-15* had gezet.[27] Tot de afvallers behoorde Lockheed met haar *CL-1200* ontwerp, dat was afgeleid van de *Lancer*.

Op voorhand legde het Pentagon zich niet vast op aanschaf van de winnaar van deze competitie. Niet alleen had de Nederlandse luchtmacht zoveel haast dat niet op de Amerikaanse besluitvorming kon worden gewacht. Ook de twijfels over de uitkomst van de 'lightweight fighter'-competitie knaagden aan de aspiraties van de Nederlandse luchtmacht. Je wist maar nooit: zo'n poging in de richting van een 'lichtgewicht-toestel' kon best wel eens eindigen zonder een keuze. "Do you play golf? The chances of that advanced technology paying off is about the same as making eighteen consecutive holes in one", hield generaal Robert J. Dixon, commandant van het Tactical Air Command, in een gesprek over de 'lightweight fighter' een van zijn medewerkers voor.[28]

Rome was daarom voor de luchtmacht een interessante tussenstop. Londen, Bonn en Ottawa werden overgeslagen. Deze hoofdsteden waren weliswaar rechtstreeks betrokken geweest bij, en hadden deelgenomen aan de taakspecialisatiestudie, maar ze pasten niet in het reisschema van de Nederlandse luchtmacht. België was "een natuurlijke partner". Brussel overslaan zou worden opgevat "als gebrek aan vertrouwen". Bovendien wilde de Belgische luchtmacht een vervangingsschema "dat met dat van de Koninklijke luchtmacht goed overeenkomt."

"Waarschijnlijk zal uit de besprekingen met België blijken dat het voor de hand ligt daarna – al dan niet gezamenlijk – in overleg te treden met Italië over het *Lancer*-project. […] Indien de Italiaanse regering positief reageert op getoonde Belgisch-Nederlandse belangstelling zou het *Lancer*-project direct levensvatbaar zijn", zo stippelde de luchtmacht de reis naar Brussel uit. Helemaal uit de lucht gegrepen was dit Belgisch-Nederlands opzetje niet. Op 17 december 1973 hadden vertegenwoordigers van de Belgische en Nederlandse luchtmachten zich door Lockheed laten informeren over de kansen van de *Lancer*. Drie dagen eerder had Lockheed met het Italiaanse luchtvaartbedrijf Aeritalia afspraken gemaakt over de productie van de *Lancer*.[29] De overeenkomst voorzag in de gezamenlijke bouw van twee prototype-toestellen. Dat zou "ongeveer vijftien maanden vergen", aldus de luchtmacht. Dat was ruim op tijd voor de keuze van de opvolger van de *Starfighter*.[30] Probleem was echter dat de Italiaanse luchtmacht al haar kaarten op het voortdurend wankelende *MRCA*-project had gezet. "However, if a decision on a *MRCA* go-ahead now set for next year is negative or if further delays are foreseen, [government] pressures on the Italian Air Force to acquire the *Lancer* for its inventory will mount", zo berichtte de Amerikaanse ambassadeur John A. Volpe in Rome.[31] Het was dus in de ogen van

de luchtmacht maar een kwestie van tijd of het *Lancer*-project zou tot een interessante mogelijkheid voor de vervanging van de *Starfighter* uitgroeien. "Als zulk een combinatie rond de *Lancer* [Nederland en België] vaste vorm zou aannemen mag redelijkerwijze worden verwacht dat ook de Italiaanse regering zich zal aansluiten en de Italiaanse luchtmacht zal voorzien van *Lancers*."[32] De Belgische luchtmacht had Lockheed al om een offerte gevraagd. De ontbrekende schakel was Nederland. Als ook Nederland belangstelling zou tonen "voor een coöperatieve ontwikkeling en productie" zou de *Lancer* een levensvatbaar project worden. De Belgische en Nederlandse luchtmachtofficieren kregen zo naast de *Mirage, Viggen* en *Cobra* een vierde kandidaat voor de opvolging van de *Starfighter* in zicht. Afgaande op de informatie van de luchtmacht liet staatssecretaris Stemerdink de Amerikaanse ambassade nog voor het eind van het jaar 1973 weten dat "Lockheed's *Lancer* could also do the job for the Royal Netherlands Air Force."[33] Als zich rond de overeenkomst tussen Lockheed en Aeritalia kansen zouden voordoen in de richting van een bundeling van een Europese vliegtuigindustrie, dan zou "that plane look a lot more attractive to the Dutch", aldus Stemerdink.

Het enthousiasme voor de *Lancer* steeg binnen de luchtmacht snel naar een grote hoogte. Naast de *Mirage F1*, de *Viggen* en de *Cobra* moest de *Lancer* bij de keuze voor de opvolger van de *Starfighter* worden betrokken.[34] De *Lancer* nam een positie in "tussen de meer geavanceerde *Cobra* en de minder geavanceerde *Mirage F1/M53*". In sommige opzichten, bij voorbeeld op logistiek gebied, overtrof de *Lancer* de *Cobra* en "het hoeft geen betoog dat de *Lancer* in het voordeel is ten opzichte van de *Mirage F1/M53*." De kosten van 112 *Lancers* lagen "bij vergelijkbare seriegrootten van 400 tot 750 stuks […] beduidend lager dan voor 112 *Cobra's*: het voordeel ten opzichte van de *Mirage F1/M53* is uiteraard nog groter." En als het in industrieel-economisch opzicht tussen de *Cobra* en *Lancer* zou gaan, dan was van belang dat "Lockheed niet zelf wil deelnemen aan de productie doch een 'fee' wil ontvangen per geproduceerde *Lancer*. Dit betekent dat er verhoudingsgewijs van een *Lancer* méér binnen de Europese Economische Gemeenschap zou worden geproduceerd dan van een *Cobra*." Maar in tegenstelling tot Nederland maakte de Belgische luchtmacht bij de vervanging van de *Starfighter* vooralsnog niet de dienst uit. In Brussel strandde de *Lancer*, omdat de Belgische ministers betere kooplui waren dan de Nederlandse luchtmacht en hun politieke bazen.

8.3.1. Belgische belangen en Nederlandse misrekeningen

De belangen van de Belgische industrie zouden bij de keuze van een opvolger van de *Starfighter* de doorslag geven. Dat was volgens de Amerikaanse ambassade in de Belgische hoofdstad de gangbare opvatting in kringen van de Belgische industrie.[35] Niet alleen SABCA, dat voor de helft in handen was van Avions Marcel Dassault, maar ook Belgische bedrijven zonder connecties met Dassault gingen ervan uit dat de *Mirage F1* "an unbeatable lead" had op de andere kandidaten. Volgens het ministerie van Economische Zaken in Brussel zou de keuze van het nieuwe toestel berusten op "solely the issue of economic compensation for Belgium, notwithstanding differences in technical capabilities or purchase price." Dat was op dat moment ook de mening van minister van Landsverdediging Paul Vanden Boeynants. Hij had de Amerikaanse ambassadeur toevertrouwd dat "the choice of the aircraft would be based on both technical and economic grounds." Was eenmaal duidelijk dat een of meer toestellen aan de operationeel-technische eisen voldeden, dan fungeerden industrieel-economische belangen als de eindtoets. De Belgische luchtmacht zou best wel eens vliegtuigen kunnen krijgen "somewhat technically inferior and measurably more expensive than the competitors, if it offered better prospects for domestic employment and production into the future."[36]

De Nederlandse positie stond daar lijnrecht tegenover. "The Netherlands decision on the *Starfighter* replacement would be made exclusively on strategic and technical grounds", zo had de Nederlandse ambassadeur in Brussel "under the instructions of his government" aan zijn Amerikaanse collega laten weten.[37] De tegenstelling tussen de Belgische aanpak en de Nederlandse insteek sijpelde maar moeizaam door in Den Haag. "Doorslaggevend voor de

Belgische keuzebepaling zijn de factoren van inschakeling van de nationale economie in het productieaandeel en met name compensatieorders voor zoveel mogelijk in dezelfde technische sfeer van militaire productie", zo wees de Nederlandse ambassadeur in Brussel op de manier waarop de Belgen bij de opvolging van de *Starfighter* zaken wilden doen.[38] Wat dat betreft maakte de *Lancer* van Lockheed volgens de ambassadeur weinig kans. België had met Lockheed "op compensatiegebied zeer slechte ervaringen." Zelfs de vijftig procent compensatie bij de aanschaf van dertien *Hercules C-130* transportvliegtuigen was "nimmer op enigerlei wijze uitgevoerd." Bij de *Lancer* zag het voor de Belgische industrie, en FN, de 'Fabrique Nationale d'Armes de Guerre' in Herstal bij Luik, niet goed uit. De licentiebouw van de motoren voor de *Lancer* was al vergeven aan Fiat. FN trok daar aan het kortste eind.

De boodschap van de Nederlandse ambassadeur in Brussel was in Den Haag aan dovemansoren gericht. Een week later, begin februari 1974, kwam het "minder positieve beeld" van de Nederlandse ambassadeur over de Belgische inschatting van de kansen van de *Lancer* aan de orde.[39] Maar volgens Rien Geschiere, toen plaatsvervangend chef van de luchtmachtstaf, stond de *Lancer* nog steeds bovenaan bij de Belgen, op de voet gevolgd door de *Cobra* en *Mirage*. De Nederlandse luchtmacht had de *Lancer* op de tweede plaats gezet. De *Cobra* was de Nederlandse favoriet. Daar was volgens de luchtmachtleiding geen speld tussen te krijgen. Luitenant-generaal Herman Stokla vond de diskwalificatie van de *Lancer* door de Nederlandse ambassadeur in Brussel "niet geheel juist". Het was in zijn ogen "een zwak punt in het [code]bericht". Aangestoken door het enthousiasme van de luchtmacht brak ook staatssecretaris Stemerdink een lans voor de *Lancer*. Hij gaf de *Lancer*, net als de *Cobra*, een 8. De *Mirage* kon wat hem betreft op niet meer dan een 6+ rekenen. Dat rapportcijfer van de staatssecretaris kon op veel instemming van de luchtmachttop rekenen. De Franse luchtmacht piekerde er op dat moment niet over om de *Mirage F1* met de nieuwe motor M53 aan te schaffen. De nieuwe motor werd ontwikkeld voor een nieuw, zeer geavanceerd toestel, het *Avion de Combat Futur*. De eerste bestellingen voor de *Mirage F1/M53* zouden dan ook het karakter van een 'testbank' hebben, aldus staatssecretaris Stemerdink. Een opvatting die minister Vredeling niet lang daarna ook uitsprak: "aanschaf van de *Mirage* met deze motor zal er toe leiden dat de luchtmacht als proefkonijn gaat fungeren."[40]

Een ander zwak punt was de gebrekkige logistieke ondersteuning van Franse zijde. Nederland had met de *Alouette*-helikopters voor de luchtmacht en de *Atlantic*-patrouillevliegtuigen voor de marine daar al duur leergeld mee betaald. Ook de in het Frans gestelde handboeken zorgden voor problemen. Op het ministerie wijdde een medewerkster jaren aan het vertalen van de bij deze wapensystemen horende documentatie.[41] Bij Amerikaanse wapensystemen kon de luchtmacht zelf reparaties en onderhoud verrichten met medewerking van het Amerikaanse moederbedrijf en de Amerikaanse overheid. Bij het grootonderhoud van de in Frankrijk aangeschafte wapensystemen was men aangewezen op terugzending naar de Franse fabriek, met alle gevolgen vandien voor inzetgereedheid en kosten.

Dat de Fransen bij de afzetmogelijkheden voor hun vliegtuigen niet erg kieskeurig waren, werd eveneens onder de aandacht van de minister gebracht. De leveranties van *Mirage*-toestellen aan Libië en Saoedi-Arabië waren al in de ministerraad aan de orde geweest, beaamde minister Vredeling.[42] Kritische kanttekeningen in Franse richting gingen gelijk op met loftuitingen naar Amerikaanse kant. Geschiere achtte het in technische zin mogelijk om van het *Lancer*-project "een 100% Europees project" te maken, maar voorzag wel problemen om dat economisch gezien helemaal waar te maken. Met name de productie van de motor in Europa zou een doublure zijn met de reeds opgezette productie in de Verenigde Staten.

De kansen van de *Cobra* werden volgens de luchtmachtleiding overschaduwd door de onzekerheid van de productie van dit toestel. Bestellingen voor maar liefst ongeveer 400 toestellen waren nodig om ervan zeker te zijn dat de productie van een betaalbaar toestel van

start kon gaan. Weliswaar was sprake van berichten dat de Sjah van Perzië een bestelling van tweehonderd *Cobra's* zou willen plaatsen, maar dat werd toch niet gezien als een solide ondergrond waarop de Nederlandse luchtmacht al haar kaarten wenste te zetten.[43]

Een complicatie om met België de kansen op een vliegtuig met rapportcijfer 8 na te gaan was een kabinetscrisis bij de Nederlandse zuiderburen. De Belgische regering was van meet af aan verdeeld over de federalisering van België en struikelde uiteindelijk over de bouw van een olieraffinaderij van Ibramco, een Iraans staatsbedrijf, bij het Waalse dorpje Lanaye (Ternaaien). De vestiging van dat bedrijf was goed voor de werkgelegenheid in deze verpauperde streek ten noorden van Luik en – recht tegenover het Nederlandse Eijsden - op een tiental kilometers van Maastricht. Het Belgische kabinet kon maar niet tot overeenstemming met de Iraanse regering komen. De Waalse socialistische partij van minister-president Edmond Leburton stuitte op "flaccid and conditional support difficult to distinguish from opposition."[44] Op 19 januari 1974 diende minister-president Leburton het ontslag van zijn kabinet in bij de Belgische Koning. Daardoor was "contact tussen ministers uitgesloten", liet Vredeling op 4 februari 1974 weten.[45] Van enig intensief contact in de daaraan voorafgaande periode was geen sprake geweest. De halfjaarlijkse ontmoetingen tussen de Belgische en Nederlandse ministers van Defensie waren volgens de Nederlandse ambassadeur in Brussel sinds het aantreden van Vanden Boeynants "in onbruik geraakt".[46]

Tegen de achtergrond van deze politieke complicaties stelden minister Vredeling, staatssecretaris Stemerdink, de luchtmachtleiding en ambassadeur Spierenburg de kwestie van de vervanging van de *Starfighter* voor de eerste keer, op 4 februari 1974, aan de orde. Ongelukkigerwijs moesten minister Vredeling en staatssecretaris Stemerdink de bijeenkomst met de luchtmachtleiding en oud-ambassadeur Spierenburg voortijdig verlaten. Spierenburg nam het voorzitterschap van Vredeling over. Tussen oud-ambassadeur Spierenburg en de twee luchtmachtgeneraals ontspon zich een felle discussie over nut en noodzaak van "een Europese vliegtuigindustrie." Herman Stokla was daar mordicus tegen: zo'n eigen, gebundelde Europese vliegtuigindustrie zou elke vorm van concurrentie uitschakelen. Achter elke vliegtuigindustrie "viert het nationalisme hoogtij", zo hield Stokla Spierenburg voor en verweet hem het najagen van een "illusie". Spierenburg concludeerde dat de discussie daarover maar een andere keer moest worden afgerond. De politieke aspecten van de vervanging van de *Starfighter* konden pas aan bod komen als de militaire en financiële overwegingen waren uitgeplozen. In de tussentijd – zo luidde de volgende conclusie – moest de minister zich maar onthouden van "verdere contacten ten aanzien van de vervanging van de *Starfighter*."[47]

De te volgen strategie bij de vervanging van de *Starfighter* werd met een waas van geheimzinnigheid omtrokken. Minister Vredeling wees op 6 februari 1974 de leden van de Defensieraad, het hoogste overlegorgaan binnen het ministerie, erop dat "voor zover het aspect geheimhouding dit toelaat" de kwestie van de vervanging van de *Starfighter* regelmatig in de Defensieraad zou worden besproken. Een poging van de vertegenwoordiger van het ministerie van Buitenlandse Zaken, Eddy van Vloten, om iets meer dan een voet tussen de deur te krijgen werd door Vredeling gesmoord. Met de benoeming van oud-ambassadeur Spierenburg tot 'adviseur honorair' was naar zijn overtuiging voorzien in een "garantie van wederzijdse informatie" tussen Defensie en Buitenlandse Zaken.[48]

Dit alles wilde niet zeggen dat de luchtmacht bleef stilzitten. Twee dagen later, op 8 februari 1974, vertrok luitenant-generaal Hans Knoop naar de Verenigde Staten om zich daar op te hoogte stellen van de stand van zaken bij de ontwikkeling van de *Cobra* en de *Lancer*.[49] Ook de Nederlandse defensieattaché in Brussel zette zich in voor een gezamenlijke keuze van de Belgische en Nederlandse luchtmachten voor een opvolger van de *Starfighter*. Twee gesprekken met Amerikaanse officieren waren nodig om de militair attaché ervan te overtuigen dat de *Lancer* in de Belgische plannen voor de vervanging geen noemenswaardige rol van betekenis

meer speelde. De waarschuwingen van de Nederlandse ambassadeur bleken dus toch juist. De Nederlandse belangstelling voor de *Lancer* stuitte bij de Amerikaanse ambassade in Brussel op onbegrip. Het was "een complete verrassing en er was zelfs lichte aarzeling dit [de Nederlandse belangstelling voor de *Lancer*] te geloven."[50] Met het wegvallen van de *Lancer* stegen de kansen van de *Mirage F1/M53* als mogelijke opvolger van de Belgische *Starfighters*. Zolang de productie van de *Cobra* en de *GD-401* onzeker was, had de *Mirage* bij gebrek aan beter een voorsprong. Wat de Nederlandse ambassadeur onlangs had opgesnoven, was al lang onverdund bij de Amerikanen bekend. Kolonel Jacques Lefebvre, plaatsvervangend hoofd van het kabinet van minister Vanden Boeynants, verzekerde zonder mitsen en maren in een gesprek met de Amerikaanse ambassade: "The Belgians have narrowed their choice of a replacement aircraft to include only the *Northrop P-530 Cobra* and the *Dassault Mirage Super F-1*."[51] Tijdens een gezamenlijk bezoek aan het carnavalsfeest in Binche bij Charleroi drong de Amerikaanse militair attaché in Brussel er bij zijn Nederlandse collega op aan om via Den Haag druk uit te oefenen op Washington. De Amerikaanse regering moest zich bij de keuze van wat voor Amerikaans toestel dan ook garant stellen voor logistieke ondersteuning, opleidingen, ondersteuning "en wat dies meer zij". Zo'n garantie zou de balans in het nadeel van de Franse concurrent kunnen doen doorslaan. Tegelijkertijd had zo'n garantie alleen maar zin als de keuze zou vallen op een toestel dat ook in grote aantallen in de Amerikaanse luchtmacht dienst zou doen. De Nederlandse defensieattaché wist wat hem te doen stond: via Den Haag moest zo snel mogelijk Washington in beweging komen. De Nederlandse defensieattaché besefte in het feestgedruis dat de *Lancer* als opvolger van de Nederlandse *Starfighter* passé was.

8.3.2. Een Noorse afzwaaier

De Noorse luchtmacht beschikte in het begin van de jaren zeventig over *Northrop F-5* toestellen en *Starfighters*. De noodzaak om deze laatste toestellen aan het eind van de jaren zeventig te vervangen was er niet. Het ging om relatief recent geproduceerde *Starfighters*. De oudere *F-5* toestellen waren pas over enige jaren aan vervanging toe. In Oslo ontbrak de haast die in de luchtmachthoofdkwartieren in Den Haag en Brussel heerste.

De Noorse minister van Defensie, Alv Jakob Fostervoll, hoorde tot de verrassingen in het in oktober 1973 aangetreden kabinet onder leiding van de sociaal-democraat Tryggve Bratteli. Op de dag van presentatie van de nieuwe ministersploeg trok de beoogde minister van Defensie zich terug. Fostervoll werd te elfder ure als invaller gevraagd. Net zoals Vredeling werd de nieuwe minister geconfronteerd met grote interne problemen in de Noorse krijgsmacht. De vrij gesloten militaire organisatie had het moeilijk met de maatschappelijke en politieke druk om voor met name de dienstplichtige militairen meer vrijheden toe te staan. Net als in Nederland was in Noorwegen sprake van vrij ingrijpende politieke ontwikkelingen. Toetreding tot de Europese Economische Gemeenschap was in een referendum verworpen. Voor Noorwegen was het daarom de vraag hoe het zonder een lidmaatschap van de Europese Economische Gemeenschap toch een stevige band met de andere Europese landen kon onderhouden. Tegelijkertijd, vanuit veiligheidspolitiek oogpunt, was duidelijk dat Noorwegen voor zijn veiligheid op de Verenigde Staten was aangewezen. In het geval van een oorlog met de Sovjet-Unie kwam het voor de Noren aan op een snelle komst van versterkingen van de bondgenoten. Dat vroeg van de Noorse luchtmacht een bijzondere inspanning. Met name vanuit de lucht moest tijd worden gewonnen om de buitenlandse versterkingen ter plaatse te krijgen. De luchtstrijdkrachten zouden zich dan ook moeten richten op het bieden van grondsteun en op het uitschakelen van doelwitten op zee in combinatie met het behouden van een zekere mate van luchtoverwicht.

Eind november 1973 had het 'Forsvarets Forskningsinstitutt' (het Noorse Defensieonderzoeksinstituut) het voorwerk voor de keuze van een nieuw gevechtsvliegtuig verricht. De belangrijkste uitgangspunten voor de Noorse keuze lagen daarmee vast: om de aan de luchtstrijdkrachten toebedeelde taken uit te voeren waren ongeveer zeventig toestellen nodig.

Als zou worden gekozen voor de *Mirage F1/M53* of de *Viggen*, zou het voor de vervanging beschikbare budget niet toereikend zijn. De Noorse ervaringen met de *F-5* waren niet zodanig, dat een herhaling van een dergelijk voornamelijk voor de export bedoeld toestel van Amerikaanse makelij voor de hand lag. De logistieke ondersteuning haperde en de Noren wilden dan ook in het geval van een keuze op een Amerikaans toestel aansluiten bij een vliegtuig dat ook in de slagorde van de Amerikaanse luchtmacht stond opgesteld of zou worden ingevoerd.[52]

Tijdens een gesprek met minister Fostervoll in de tweede week van januari 1974 werden de Amerikanen met hun neus op deze Noorse wensen gedrukt. Als niet aan die wensen kon worden voldaan, kwamen de kaarten heel anders te liggen. Dan werden politieke overwegingen toonaangevend. "The burden of his remarks was that the Mirage purchase should be used in such a way as to bring France back into military cooperation with the alliance", zo vatte de Amerikaanse ambassade de boodschap van Fostervoll samen.[53] Omdat de Amerikaanse diplomaten er heilig van waren overtuigd dat "Fostervoll is leaning toward the *Mirage*", achtten ze het moment gekomen "for any special US effort to influence a decision in favor of the purchase of one of the American competitors to *Mirage*."

Zouden ook de Noren in de richting van de Mirage afzwaaien, dan was het niet denkbeeldig dat de Amerikanen helemaal met lege handen bleven. Zelfs van de tot dan toe uiterst solide steun van Nederlandse kant waren de Amerikanen niet meer zeker. Tijdens een lunch van minister Vredeling met de president-directeur van Northrop, Thomas V. Jones, in de residentie van de Amerikaanse ambassade, wees Vredeling op de grote druk van de Fransen om voor de *Mirage* te kiezen. Tot afgrijzen van zijn Amerikaanse tafelgenoten had Vredeling erop gewezen dat de "replacement commitment can be used to help Europe develop its own airplane capacity."

Vredeling, "a Europeanist", was niet onder de indruk van de door Jones in het vooruitzicht gestelde compensatie, die voor Nederland – zo werd toegezegd - veertig procent van het aanschafbedrag zou bedragen.[54] "Vredeling seemed more interested in benefitting Europe from the purchase than in benefitting the Netherlands", aldus de verbouwereerde Amerikaanse ambassadeur.[55]

Alsof de Amerikaanse ambassadeur in Brussel al de alarmerende berichten uit Oslo en Den Haag voorvoelde, drong hij erop aan dat "Secretary of Defense communicate as soon as possible with and his counterparts in other governments to forestall a premature decision."[56]

8.3.3. Een Amerikaans initiatief

De Belgische kabinetscrisis en het ontslag van de regering-Leburton waren een 'blessing in disguise' voor de Amerikanen. De naderende Belgische beslissing tot aanschaf van een vervanger van de *Starfighter* werd niet meer voor de zomer verwacht. Deze vertraging kon de Amerikaanse kanshebbers een handje helpen, "particularly if Defense minister Vanden Boeynants should be replaced in a new government."[57]

Vredeling liet de Amerikaanse ambassadeur weten dat een Nederlandse keuze voor de opvolger op z'n vroegst in maart 1974 werd verwacht. Dan was de Defensienota volgens Vredeling gereed. Eerst de Defensienota, dan een besluit over zo'n groot en kostbaar project. Maar Vredelings voorspelling werd doorkruist door problemen rond staatssecretaris Mommersteeg. Hij was – om J.M. Bik in *NRC Handelsblad* te citeren – "niet bestand gebleken tegen de zwaarte van de portefeuille van staatssecretaris van Defensie (personeelszaken)".[58] Mommersteeg hield eind januari op medisch advies vakantie: hij was "enigszins opgebrand." Namens minister Vredeling en Mommersteegs collega Stemerdink werd op 29 januari 1974 naar de naar rust hunkerende Mommersteeg een fles goede Franse cognac gestuurd, maar ook dat hielp de KVP'er niet meer op de been.[59] Hij kondigde zijn ontslag aan.

Nog voordat Mommersteeg het staatssecretariaat vaarwel had gezegd voltrok zich een chaotische gang van zaken bij het zoeken van een geschikte vervanger. De eerste zet deden Vredeling en Stemerdink. Ze hadden haast en wilden zoveel mogelijk tijdverlies voorkomen. Met een incomplete politieke leiding moest de Defensienota noodgedwongen op haar afronding wachten. Aan zijn tijd als lid van de Provinciale Staten van Noord-Brabant had Stemerdink goede contacten overgehouden met de veertigjarige gedeputeerde Gerrit Brokx. Stemerdink kon Vredeling ervan overtuigen dat Brokx een goede opvolger zou zijn. Deze in Oisterwijk woonachtige KVP-er kreeg daarom eind januari bezoek van staatssecretaris Stemerdink, die op weg naar zijn huis in Den Bosch even bij zijn KVP-vriend aanwipte. Het was meteen feest bij de familie Brokx. Brokx voelde zich zeer vereerd en had naar het staatssecretariaat wel oren. Brokx' echtgenote wilde zo snel mogelijk een aantal nieuwe jurken kopen vanwege het grote aantal recepties en andere feestelijkheden dat ze met haar man in Den Haag wilde bezoeken.[60]

Het aanzoeken van Brokx leidde tot grote woede van KVP-fractievoorzitter Frans Andriessen. De reactie van Andriessen was furieus: "de telefoon ontplofte. Wat dat gedoe achter zijn rug te betekenen had", aldus Stemerdink. Andriessen vroeg het Tweede-Kamerlid Joop van Elsen om een opvolger voor Mommersteeg te zoeken. Begin februari noemde Andriessen een naam. Het was luitenant-kolonel Ko de Lange, een militair jurist die tot de entourage van brigade-generaal Bill Clumpkens had behoord. Een week later volgde een tweede kandidaat: brigade-generaal Cees van Lent, een politiek onbeschreven blad. Pas toen hij werd gepolst voor de opvolging van Mommersteeg meldde hij zich aan als lid van de KVP.[61] Voor beide kandidaten liep Vredeling niet warm: "er wordt echter verre de voorkeur gegeven aan een niet-militair".[62] Wat hem betreft werd het "een bekwaam persoon, die gelet op de achtergrond van de huidige politieke leiding, daarin zal passen. Mijn voorkeur gaat uit naar iemand met bestuurlijke kwaliteiten."[63] Het touwtrekken tussen Andriessen en Vredeling duurde precies een maand. Vredeling legde zich op 7 maart 1974 neer bij het veto van Andriessen over Brokx. Die reageerde "nogal verbolgen". Volgens Brokx hadden "niet alleen minister Vredeling, maar ook het kabinet en met name de KVP-ministers en het dagelijks bestuur van de KVP" zijn kandidatuur gesteund.[64] Andriessen liet de keuze tussen luitenant-kolonel Ko de Lange en brigade-generaal Cees van Lent aan Vredeling over. Den Uyl paste ervoor om "een kolonel" in het kabinet op te nemen.[65] Uiteindelijk werd op 10 maart 1974 brigade-generaal Cees van Lent beëdigd als staatssecretaris van Defensie. De Tweede Kamer gaf minister Vredeling door het lange uitblijven van deze benoeming tot uiterlijk 15 april respijt om de lang verwachte Defensienota te laten verschijnen.

Het belang van de Defensienota voor de keuze van een opvolger van de *Starfighter* stond buiten kijf: het was "both a stepping stone and a milestone" op weg naar een nieuw toestel.[66] Door het uitblijven van de Defensienota maakte Nederland even een pas op de plaats. "We are taking no initiatives of this kind [een formeel verzoek aan Lockheed voor een offerte voor de *Lancer*] because we do not yet have definite plans. We are telling everybody that we are holding up just now, but that should not prevent even the Kremlin from sending a brochure on their *MiG-25*", aldus een woordvoerder van de Nederlandse luchtmacht. De boodschap was duidelijk: "one possibility would be a multinational European consortium for licensed production of advanced U.S. fighters, a U.S. inspired concept now emerging." Maar dan moesten de Amerikanen snel duidelijk maken of ze die verwachtingen ook zouden waarmaken.

Achter de schermen werkten Amerikaanse diplomaten met wisselend succes aan het terugwinnen van het op de Franse concurrentie verloren terrein. Donald Rumsfeld, toen de Amerikaanse ambassadeur bij de *NAVO*, trok de regie naar zich toe. Met de *Mirage* in een favorietenrol in België, wellicht ook in Nederland en mogelijk in Noorwegen dreigden de Verenigde Staten de slag te verliezen. Het ging volgens Rumsfeld om een aanschaf ter waarde van drie tot acht miljard dollar, waarna nog eens tijdens de hele levensduur van de opvolger van de *Starfighter* miljarden dollars op het spel stonden. Een sleutelrol vervulden Nederland en

België: andere *NAVO*-landen en landen in het Midden-Oosten zouden in de loop der jaren in hun spoor volgen.[67] Volgens Rumsfeld lag de *Mirage* op de drie Amerikaanse toestellen, *Cobra, Lancer, GD-401*, voor vanwege "a more attractive economic compensation." Die achterstand kon gemakkelijk ongedaan worden gemaakt door een garantie van de Amerikaanse regering om gedurende de hele levensduur logistieke ondersteuning aan de afnemers van de Amerikaanse toestellen aan te bieden. Ook moest worden overwogen de ontwikkelingskosten van de nieuwe Amerikaanse toestellen niet of maar gedeeltelijk door te berekenen. Rumsfeld opperde verder de mogelijkheid om door de Duitse regering te betalen kosten voor de stationering van Amerikaanse troepen in de Bondsrepubliek te gebruiken als financiering bij de aanschaf van de nieuwe Amerikaanse toestellen.

Naast deze wortels moesten Nederland, België en mogelijk andere geïnteresseerde *NAVO*-landen ook een stok worden voorgehouden: "increased emphasis on the burdensharing aspects" bij de vervanging van de *Starfighter*. Zou voor een Amerikaans toestel worden gekozen, dan zou de druk vanuit het Amerikaanse Congres om de Europeanen meer te laten betalen voor hun eigen veiligheid wegebben. De Amerikaanse regering deed weinig om deze druk te verlichten.

Integendeel, in het begrotingsjaar 1974 (van 1 oktober 1973 tot 1 oktober 1974) zouden de Europese bondgenoten voor maar liefst 2,1 miljard dollar aan Amerikaanse wapenaankopen moeten besteden, ruim het dubbele van de bedragen die met zulke aankopen in 1972 en 1973 waren gemoeid. President Richard M. Nixon zette zijn handtekening zonder een moment van aarzeling onder deze in het Amerikaanse Congres tot stand gekomen wet.[68]

Het sluitstuk van Rumsfelds aanvalsplan was een stevige campagne, waarbij de zwakke punten van de *Mirage* extra zouden worden belicht. Alle drie de Amerikaanse toestellen waren technisch superieur aan de *Mirage F1/M53*. De Franse luchtmacht had geen plannen dat toestel aan te schaffen. De nieuwe F-1/M53 motor en de aanpassingen aan het toestel zelf plaatsten de *Mirage F1/M53* in dezelfde categorie als de drie Amerikaanse toestellen: alle waren in ontwikkeling en hadden hun eerste proefvlucht nog voor de boeg. De Amerikanen moesten bij hun Europese bondgenoten er ook op hameren dat bij aanschaf van de technisch niet superieure *Mirage F1/M53* meer toestellen moesten worden aangeschaft dan bij hun Amerikaanse tegenhangers.

Een reactie op Rumsfelds aanpak bleef aanvankelijk uit. Eind januari 1974 schetste de latere minister van Defensie het perspectief van Belgische *Mirages*, Nederlandse *Cobra's* of *Viggens* en Italiaanse *Lancers*: "a wide variety of similar, but non-standard, fighters with resulting higher procurement cost, higher operating costs, lower combat capability, and difficulties in cross servicing."[69] "The tragedy would be complete", als het Pentagon dan ook nog eens een ander toestel zou kiezen in zijn 'lightweight fighter'-competitie. Als de Amerikaanse regering zich zou committeren aan de uitkomst van de 'lightweight fighter'-competitie: "the Allies would probably await completion of that development before deciding on a new aircraft and would be more likely to select the US aircraft."

Zolang de 'lightweight fighter'-competitie zich richtte op de ontwikkeling van een nieuw toestel en het maar de vraag was of de winnaar uiteindelijk kon rekenen op orders voor de Amerikaanse luchtmacht hadden de weifelende bondgenoten het gelijk aan hun zijde. En geef ze eens ongelijk. De bevelhebber van de Amerikaanse luchtstrijdkrachten, generaal George S. Brown, liep niet warm voor een 'lightweight fighter'. "I've told the Secretary of Defense and his people, I'm not against the lightweight fighter in principle. That would like being against motherhood. But I don't want to be a party to asking an American pilot or any friend to go out and fight when he hasn't got a chance of winning, and neither does the Secretary. We agree on that."[70] Bovendien spoorde het tijdschema voor de 'lightweight'-competitie niet met de noodzaak van de Nederlandse en Belgische luchtmachten voor een spoedig besluit over een opvolger van de

Starfighter. De bij Dassault, Northrop en SAAB gevraagde offertes hadden een looptijd tot 1 april 1974. Minister Henry Kissinger van Buitenlandse Zaken hield op 6 februari 1974 rekening met een Belgisch en Nederlands "selection timeframe as early as this month".[71] De uitkomst van de 'lightweight fighter'-competitie was niet eerder dan "around July 1975" te verwachten. Kissinger achtte het uitgesloten dat de Europese bondgenoten zo lang, ruim een jaar, zouden wachten. Het was de hoogste tijd voor een tegenoffensief. Als de Amerikanen de zaak op hun beloop lieten, zou de *Mirage* inderdaad de belangrijkste kanshebber zijn.

Rumsfeld wees eind januari voor de tweede keer op dit gevaar. Hij beschreef drie "alternate bad cases".[72] Het eerste rampscenario was de aanschaf van de *Mirage F1/M53* door de Europese bondgenoten. De reactie van het Amerikaanse Congres zou dan voorspelbaar zijn: vermindering van de Amerikaanse militaire aanwezigheid in Europa. Dat de meeste Europese bondgenoten de *Mirage F1/M53* zouden kiezen, was niet zo waarschijnlijk. Daarom schetste Rumsfeld de mogelijkheid dat één land (België) de *Mirage F1/M53* zou aanschaffen. Hierdoor zou van standaardisatie in de *NAVO* niets terechtkomen. De tweede nachtmerrie van Rumsfeld was dat de bondgenoten het ene Amerikaanse toestel zouden aanschaffen en de Verenigde Staten het andere. "We would find ourselves in an unfortunate situation", zo omschreef Rumsfeld deze uitkomst, die zou leiden tot "increased procurement costs and problems associated with a considerably lowered level of standardization within *NATO*." Het derde scenario had Rumsfeld eerder uit de doeken gedaan: de bondgenoten zouden elk een eigen keuze maken en in het Europese luchtruim zouden Nederlandse *Cobra's* of *Viggens*, Belgische *Mirages* en Italiaanse *Lancers* vliegen. "We request Washington guidance", zo sloot Rumsfeld zijn sombere analyse af.

Uiteindelijk werd de noodkreet van Rumsfeld op 1 maart 1974 beantwoord. Toen lichtte de Amerikaanse regering Nederland en andere Europese bondgenoten in over "significant technological and logistical support toward the development and subsequent operation of an American replacement aircraft."[73] In het Amerikaanse aanbod werd een verwijzing naar de 'lightweight fighter'-competitie angstvallig vermeden. De keuze voor een Amerikaans toestel zou de Europese bondgenoten van een toestel voorzien "clearly superior in performance and significantly more advanced technologically than any other now available." Naast deze technische superioriteit prees de Amerikaanse ambassadeur in Den Haag, Kingdon Gould Jr, op instructie van zijn minister van Buitenlandse Zaken Henry Kissinger de mogelijkheden aan van aansluiting op "U.S. industry developmental and production know-how." Vanzelfsprekend betekende dat "joint logistic support management participation with the U.S. Air Force, which has proven to be so effective in the past." Voor de hele levensduur van het aan te schaffen toestel zou de Amerikaanse regering zich garant stellen voor "logistic support for program components of the selected U.S. aircraft which are already in the U.S. inventory, or enter it later."

Een prettige bijkomstigheid van een keuze voor een Amerikaanse opvolger van de Starfighter was "an important demonstration to the U.S. Congress of allied cooperation in burdensharing, and [this] would be very useful in attempting to preclude re-enactment of the Jackson-Nunn Amendment." Met dat laatste werd bedoeld een vermindering van de Amerikaanse troepensterkte in Europa, mochten de Europese bondgenoten in de ogen van de Amerikaanse Senaat in hun defensie-inspanningen tekortschieten. In gewoon Nederlands: als de keuze op een Frans toestel zou vallen, dan zetten we jullie dat duur betaald.

Zo'n nauwelijks verborgen dreigement gold ook de nucleaire certificering van het uiteindelijk te kiezen toestel. Zou voor een Amerikaans toestel worden gekozen, dan zou deze certificering "promptly and without little difficulty" verlopen. Maar daar kon geen sprake van zijn bij de aanschaf van een ander vliegtuigtype. Dan zou sprake zijn van "extensive and time-consuming intra-governmental coordination."

Het was echter de vraag of de bondgenoten dit aanbod aantrekkelijk genoeg vonden. In Washington vrat het Watergate-schandaal dag na dag aan het politieke gezag van president Richard M. Nixon. Kissinger schreef over "the disintegration of the White House" en de uitwerking daarvan op de geloofwaardigheid en effectiviteit van het Amerikaanse buitenlandse beleid in zijn memoires: "We had all become passengers in a vehicle careening out of control in a fog; but we had different perceptions."[74]

In Europa was sprake van een nieuw Europees zelfbewustzijn. Op 1 januari 1973 waren Groot-Brittannië, Ierland en Denemarken lid geworden van de Europese Economische Gemeenschap. Daarmee was – zo leek het - aan een belangrijke voorwaarde voldaan om de Europese samenwerking een nieuwe dimensie te geven en te richten op politieke en economische eenwording. De uitbreiding van de Europese samenwerking markeerde "the end of the matter-of-fact American preeminence in the West that had characterized the period since 1945."[75]

Om het Amerikaanse initiatief te laten slagen was hulp van buitenaf welkom. Noorwegen bood als eerste een helpende hand.

8.3.4. Het jaar van de Eurogroep

Op veiligheids- en defensiegebied stond de samenwerking tussen de Europese bondgenoten anno 1974 in – overigens wat oude - kinderschoenen. Al sinds de jaren vijftig waren plannen en initiatieven gelanceerd die alle niet veel hoogte hadden gekregen. In de West-Europese Unie deed met name Frankrijk verwoede pogingen om de band tussen de Europese bondgenoten te versterken. Maar de West-Europese Unie leefde een kwijnend bestaan in de schaduw van de *NAVO*. Binnen de *NAVO* was de Eurogroep opgericht, die aan de vooravond van de halfjaarlijkse bijeenkomsten van de ministers van Defensie bijeenkwam. De Eurogroep kon dus rekenen op de aanwezigheid van de ministers van Defensie tijdens haar vergaderingen, maar Frankrijk maakte geen deel uit van deze groep.

Op 6 december 1973 werd Noorwegen voorzitter van de Eurogroep. Het voorzitterschap rouleerde. Dit een jaar durende voorzitterschap kwam voor de kersverse minister van Defensie, Alv Jakob Fostervoll, als geroepen. Na het afketsen van het lidmaatschap van de Europese Economische Gemeenschap in 1972 konden de Noren als trouwe bondgenoot van de Verenigde Staten in Europees verband toch een prominente positie innemen. Het vraagstuk van de vervanging van *Starfighters* in België en Nederland, de *F-5 Freedom Fighters* in Noorwegen en de Deense *F-100 Super Sabres* bood kansen om zich als voorzitter van de Eurogroep te profileren.

Fostervoll benaderde in de loop van januari 1974 zijn Nederlandse, Belgische en Deense collega's met het voorstel "a common solution to this common problem" te vinden.[76] Uit zijn brief blijkt dat Fostervoll niet over een nacht ijs durfde te gaan. Eerst wilde hij in zijn eigen land de studie van het 'Forsvarets Forskningsinstitutt' (het Noorse Defensieonderzoeksinstituut) afwachten. Dan zou "a small group of top officials in my Ministry" naar de hoofdsteden afreizen om daar met "appropriate members" van de ministeries te overleggen. Deze bijeenkomsten zouden in maart 1974 moeten plaatsvinden, aldus Fostervoll. Fostervoll nam dit initiatief als "chairman of the Eurogroup this year and a partner in a possible joint adventure." De aankomst van de brief van de Noorse minister viel samen met de discussie tussen Vredeling, Stemerdink en de luchtmachtleiding over het vormen van een internationaal werkverband, bij voorkeur met België, eventueel ook met Italië, bij de vervanging van de *Starfighter*. Het Noorse initiatief riep in Den Haag vragen op en doorkruiste de eigen plannen. Om die reden probeerde Vredeling in een brief die uit de koker van de luchtmachtleiding kwam het Noorse initiatief naar zich toe te trekken. Liever geen bilaterale gesprekken, maar een gezamenlijke bespreking, waarvoor Nederland zich graag als gastheer opwierp. Niet voor niets was de

taakspecialisatiestudie een Nederlands initiatief geweest. Nu diende zich een concreet vervolg op dat baanbrekende werk aan. Vredeling noemde in zijn brief zelfs al de datum voor zo'n "meeting of our top officials": 28 en 29 maart. Als Fostervoll daarmee kon leven, zou ook Italië aan deze topontmoeting in Den Haag moeten deelnemen, zo drukte Vredeling zijn Noorse collega op het hart.

Vredelings pleidooi galmde na in een rapportage van ambassadeur Kingdon Gould Jr vanuit Den Haag aan het State Department: "We recommend that the Government of The Netherlands be encouraged to take the lead in establishing a consortium of smaller nations to purchase an American product by opting for the *Cobra*."[77] Voor de Amerikaanse ambassadeur was een Nederlandse keuze voor de *Cobra* een uitgemaakte zaak. Weliswaar sloot staatssecretaris Stemerdink de aanschaf van de *Lancer* niet uit als de Italianen overstag zouden gaan en aan de ontwikkeling en de productie van deze opvolger van de *Starfighter* zouden deelnemen. Daar stond tegenover dat Stokla de ambassadeur op het hart had gedrukt dat Vredeling kort na zijn eerdere ontmoeting op 15 januari drie weken later weer een "very good meeting" met president-directeur Thomas V. Jones van Northrop had gehad. De keuze voor de *Cobra* was naar het stellige oordeel van ambassadeur Gould onwrikbaar: "We have no, repeat no indication of any Dutch interest in deferring the *Starfighter* replacement selection to await U.S. evaluation of *YF-16* en *YF-17* technology programs more than a year hence."

Een andere positieve ontwikkeling was de val van het Belgische kabinet waardoor een Belgische keuze voor een opvolger van hun *Starfighters* op de langere baan was geschoven en de druk op Nederland om in het voetspoor van de Belgen de *Mirage F1/M53* te kiezen was verdwenen. Een leidende rol voor de Nederlandse regering in het internationale overleg zou daarom gewenst zijn. Met een zo stellig uitgesproken voorkeur voor de *Cobra* ("we sense the Government of The Netherlands is in fact considering a commitment - as we are quietly urging - for the *Cobra* conditioned upon Belgium and perhaps Norway or Denmark subsequently joining with them") lag dat voor de hand. Om de keuze voor de *Cobra* nog extra aantrekkelijk te maken moest – zo raadde de ambassadeur aan - voortdurend worden gehamerd op de gunstige levensduurkosten van de *Cobra*, de capaciteiten van dat toestel om de toen geldende en ook toekomstige *NAVO*-taken uit te voeren en de voordelen van standaardisatie. Met geen woord repte de Amerikaanse ambassadeur over compensatie van de aanschaf in de vorm van inschakeling van de Nederlandse industrie bij de productie van het nieuwe toestel. Wel waarschuwde hij voor verder uitstel. Het moment van de Nederlandse keuze was zo dichtbij dat "we further recommend that so long as this favorable situation remains the U.S. not, repeat not undertake any initiatives which would lead Dutch to delay their decision." Ambassadeur Gould bedoelde daarmee dat "no action be taken toward U.S. development funds for a lightweight fighter program."

Daar werd in Oslo heel anders over gedacht. Minister Fostervoll deed via de Amerikaanse ambassadeur een klemmend beroep op de Amerikaanse regering om een snelle beslissing in Brussel of in Den Haag te voorkomen.[78] Zo kon Fostervoll in alle rust werken aan de uitvoering van zijn initiatief en de vier landen in een soort consortium bijeenbrengen.[79] Een datum voor een eerste bijeenkomst van vertegenwoordigers van een van de andere drie landen was nog niet vastgesteld. In zijn gesprek met de Amerikaanse ambassadeur wekte Fostervoll de indruk daarmee niet in zijn maag te zitten.[80] Sterker nog, hij legde de Amerikaanse ambassadeur uit waarom hij voorstander was van een ruim bemeten periode van nader overleg en coördinatie tussen de vier landen. Allereerst wilde Fostervoll een duidelijke garantie dat de Verenigde Staten te allen tijde de Noorse luchtmacht zouden voorzien van reservedelen en logistieke ondersteuning. Daarom wilde Fostervoll de 'lightweight fighter'-competitie afwachten en de verzekering krijgen dat de Verenigde Staten de winnaar van deze competitie ook in grote aantallen in hun eigen luchtstrijdkrachten zouden opnemen. Noorwegen kon dan bij de keuze

van een nieuw toestel met de Amerikaanse beslissing rekening houden en aansluiting zoeken bij het logistieke en onderhoudssysteem van het nieuwe Amerikaanse toestel.

Verder was Fostervoll ervan overtuigd ("even more convinced") dat uiteindelijk ook Duitsland bij zijn initiatief zou worden betrokken. Het Noorse initiatief leek daardoor in belang en omvang alleen nog maar toe te nemen. Maar zolang geen zekerheid bestond over de uiteindelijke betekenis van de 'lightweight fighter'-competitie voor aanschaf van de winnaar van de competitie voor de Amerikaanse luchtstrijdkrachten ontstond in de tijd gezien een gevaarlijk hiaat, waarin Nederland en België hun keuze zouden kunnen bepalen. Dat zorgde voor een volgende onzekerheid: als de Noren de tijd werd gegund om de uitkomst van die competitie af te wachten zou het wel eens te laat kunnen zijn om Nederland en België van de keuze voor de *Mirage F1/M53* af te houden. De ontbrekende schakel in de Amerikaanse strategie was dan ook duidelijkheid over de aanschaf van de winnaar van de 'lightweight'-competitie. "If the U.S. Government were in a position before this spring to make a concrete offer of development support to prospective buyers for whichever U.S. entry is selected, it appears to me that the French candidate could well be eliminated from consideration in this dangerous interim period prior to a Norwegian decision", aldus de Amerikaanse ambassadeur in Oslo. Zonder zo'n Amerikaans gebaar was in zijn visie het gevaar van een unilateraal besluit van een van de vier bij het Noorse initiatief betrokken landen levensgroot. Maar dat risico kon eenvoudig worden weggenomen: "What Fostervoll most needs now, aside from the sort of U.S. offer to strengthen his hand in discussion with the other nations, is time."

8.3.5. Pas op de plaats in Nederland

In Nederland werd op dat moment veel tijd vermorst. De keuze voor een opvolger van de *Starfighter* zou volgen op de vaststelling van de Defensienota in de ministerraad en na de behandeling van de Defensienota in de Tweede Kamer. Het werk aan de Defensienota stokte door het ontslag van Mommersteeg en het trage zoeken naar een vervanger voor de opgebrande KVP-politicus. Kortom, daar waren nog maanden te gaan voordat de beslissing over een opvolger van de *Starfighter* aan de orde zou zijn.

In de tussentijd regende het kritische vragen van de twee overgebleven bewindspersonen op Defensie over de kandidaten voor de opvolging van de *Starfighter*. Zowel Stemerdink als Vredeling voelden zich begin februari 1974 aangesproken door een artikel in de *Neue Züricher Zeitung* waarin over een 'licht' gevechtsvliegtuig werd gesproken: de *Northrop F-5 E Tiger II*.[81] Vredeling had in de voorbije weken twee keer gesproken met Northrop-topman Thomas V. Jones. Daarin was het uitsluitend over de *Cobra* gegaan en was de doorontwikkeling van de *F-5A/B*, die als *NF-5* bij de Nederlandse luchtmacht dienst deed, niet aan de orde geweest.

De luchtdoop van de *F-5 Tiger* was op 11 augustus 1972 en de eerste bestelling van twintig toestellen voor de Amerikaanse luchtmacht was al binnen. Het toestel zou uiteindelijk echter nooit dienst doen in de Amerikaanse luchtstrijdkrachten.

Vergeleken met de *F-5A* was de *Tiger* – zo benadrukte Northrop keer op keer - veel wendbaarder en kon het onderhoud veel simpeler worden uitgevoerd. Niet onbelangrijk was dat de prijs van het toestel voor kleinere landen zeer aantrekkelijk was. Northrop prees de manoeuvreerbaarheid van de *Tiger* aan en achtte het toestel uitermate geschikt als luchtverdedigingstoestel. Het toestel kon met twee 20-millimeterkanonnen en twee *Sidewinder*-infraroodraketten voor het uitschakelen van vijandelijke toestellen worden uitgerust. De *Tiger* kon ook volgens de' "ohne ümständliches Umrüsten" voor grondsteuntaken worden ingezet en met vijf 450-kilo-bommen worden uitgerust. Stemerdinks vraag of "dit vliegtuig wel eens in beschouwing is genomen" ontweek Stokla behendig.[82] Er waren in de wereld maar weinig landen waar "de *F-5* als fighter-bomber de ruggegraat van een luchtmacht kon vormen", zo luidde Stokla's reactie. Het ging daarbij om landen als Ethiopië, Marokko, de Filipijnen,

Thailand en Zuid-Vietnam. "Het voorgaande moge verduidelijken waarom de *F-5 E* niet ernstig in overweging kan worden genomen als opvolger van [*Starfighters*] in Centraal Europa," aldus Stokla.

Een week later meldde Vredeling met de duidelijke ondertoon van een klacht dat hij van Frans Andriessen, de fractievoorzitter van de KVP in de Tweede Kamer, "een circulaire met gegevens over de *Mirage* van Dassault" had ontvangen.[83] De minister vroeg of kon worden nagegaan "of een dergelijke circulaire ook op het ministerie is ontvangen en zo ja, waarom deze dan niet aan de minister is voorgelegd." De opdracht van de minister leidde overigens tot niets. Dat Vredeling argwanend was over het ontbreken van dergelijke informatie bij de bewindspersonen hield nauw verband met zijn bereidheid om onder vier ogen met Beno-Claude Vallières, als 'président-directeur général' te spreken.[84] Dat gesprek vond uiteindelijk pas op 28 maart 1974 plaats, de dag voordat een Noorse delegatie in Den Haag besprekingen voerde over het initiatief van minister Fostervoll. Vallières had in zijn gesprek met Vredeling gewezen op het politieke belang van aanschaf van een "Europees vliegtuig".[85] Meteen daarop was de inschakeling van Fokker bij de productie van de *Mirage F1/M53* ter sprake gekomen. Het zou daarbij gaan om een coproductie met een waarde van vijftig procent van de aanschafprijs. Daarbovenop zou nog een garantie van de Franse regering voor "compensatietransacties" komen van twintig procent.

Vredeling bestempelde de *Mirage F1* met de nieuwe M53-motor "een serieuze kandidaat". Hij vroeg Vallières na te gaan of de aanschaf van de *Mirage F1/M53* kon worden gebruikt om de samenwerking in de Europese luchtvaartindustrie te intensiveren. Naar aanleiding van de brief van de Amerikaanse ambassadeur van 1 maart 1974 over de voordelen van de aanschaf van een Amerikaans toestel had Vredeling op aandringen van de luchtmacht een brief laten opstellen waarin het Amerikaanse aanbod werd verwelkomd. Na zijn gesprek met Vallières wilde Vredeling dat een soortgelijke brief aan de Franse regering zou uitgaan.[86] Spierenburg wist hem daarvan te weerhouden: van Amerikaanse zijde was een initiatief uitgegaan, aan de Fransen was gevraagd om met een initiatief te komen.[87]

Dat Vredeling op dat moment de keuze van een opvolger van de *Starfighter* open hield, kan ook worden afgeleid uit twee andere gebeurtenissen. Met enige vertraging was minister-president Joop den Uyl ingelicht over de problemen rond de keuze voor een opvolger van de *Starfighter* in België. Den Uyl kreeg in de loop van februari 1974 het codebericht van de Nederlandse ambassadeur van 25 januari 1974 onder ogen. Een van zijn raadsadviseurs was vervolgens opgedragen "nadere inlichtingen over de stand van zaken" in te winnen bij de secretaris-generaal van het ministerie van Defensie, de met Den Uyl op goede voet staande Gerard Peijnenburg.[88] Begin maart 1974 kreeg minister Vredeling van de luchtmacht een ontwerp voor een brief aan de minister-president. Vredeling liet de tekst nog eens grondig bewerken door zijn adjudant en directeur voorlichting Ab Sligting. Zo wilde Vredeling een opsomming van de mogelijke kandidaten voor de opvolging van de *Starfighter* weglaten. De luchtmacht had die aanwijzing handig weten te omzeilen door in het ontwerp op te nemen dat het om een beperkt aantal mogelijkheden ging "die thans nog niet volledig ontwikkeld zijn." Daarmee werden de *Viggen*, de *Jaguar* en de *F-5 Tiger* van het kandidatenlijstje geschrapt. Vredeling liet die toevoeging verwijderen. Tot ontsteltenis van de luchtmacht was de mogelijke deelname van Italië aan de Noorse initiatiefgroep afgezwakt.[89]

De hand van Vredeling was ook voelbaar bij een tweede ontwikkeling. Los van het Noorse initiatief probeerde de secretaris-generaal van de *NAVO*, de Nederlander Joseph Luns, de regie bij de opvolging van de *Starfighter* in handen te krijgen. Hij had de voorzitter van het Militaire Comité, de Duitse luchtmachtgeneraal Johannes Steinhoff, gevraagd een werkgroep te vormen met daarin de vier landen van het Noorse initiatief plus Canada. Steinhoff zelf wilde afwachten of het Noorse initiatief tot een samenwerkingsverband tussen de vier landen zou leiden.[90] Dat spoorde met Vredelings opvattingen. Op zijn verzoek nam generaal Wijting contact op met

Stokla. Stokla werd gemachtigd namens minister Vredeling de Nederlandse permanente vertegenwoordiger bij de *NAVO* te berichten dat Defensie de uitkomst van het Noorse initiatief wilde afwachten en het aanbod van de secretaris-generaal achter de hand wilde houden. De Noorse minister van Defensie moest tegelijkertijd worden ingelicht over de Nederlandse wens om gezamenlijk met de vier landen om de tafel te gaan zitten. Daar zou dan ook generaal Steinhoff bij aanwezig moeten zijn. Het voorstel van de Noren was om eerst in bilaterale gesprekken af te tasten of er voldoende gemeenschappelijke ondergrond was om in een samenwerkingsverband van de vier landen toe te werken naar de aanschaf van een nieuw toestel.[91] Twee dagen later kwam het bericht dat Luns zich "zeer ingenomen" voelde met de reactie van Vredeling.[92]

Vredeling slaakte een zucht van verlichting. Dat Luns met in zijn kielzog het militaire hoofdkwartier van de *NAVO* in Mons zich gedeisd hield was goed nieuws. Bij de taakspecialisatiestudie had de Amerikaanse opperbevelhebber van de *NAVO*-strijdkrachten een voorbehoud gemaakt en bezwaar aangetekend tegen de Nederlandse inperking van taken voor een opvolger van de *Starfighter*. Vredeling raakte zo een lastpost kwijt.

Het was niet gemakkelijk om een Nederlands tintje aan het initiatief van Fostervoll te geven. Vredeling begreep niet waarom Noorwegen, dat geen haast had met de vervanging van zijn *F-5* toestellen en *Starfighters*, zo nadrukkelijk de hoofdrol voor zichzelf opeiste.[93] "De Noorse handelwijze is momenteel niet te doorgronden. Enige politieke achterdocht is op zijn plaats", aldus Vredeling. Intussen had Vredeling van zijn Noorse collega een antwoord gekregen op zijn verzoek om het Noorse initiatief te verbreden en in Den Haag met vertegenwoordigers van België, Noorwegen, Denemarken en Nederland bijeen te komen. Fostervoll bedankte daarin Vredeling "for your support of my proposed approach".[94] Maar in Vredelings voorstel om in Den Haag met de vier landen bijeen te komen zag Fostervoll niet veel. Dat voorstel "is fully understood and appreciated." Door Den Haag als laatste aan te doen kon de Noorse delegatie haar indrukken en ervaringen in Kopenhagen, Brussel en het militaire hoofdkwartier van de *NAVO* in Mons met de Nederlanders delen: "I hope this is agreeable to you." Op 29 maart 1974 zouden Erik Himle, de secretaris-generaal van het Noorse ministerie van Defensie, samen met de directeur-generaal materieel, generaal-majoor Sverre Hamre, naar Den Haag komen. Dat gesprek was volgens Vredeling "niet zinloos aangezien de politieke leiding nog niet heeft besloten om de *Starfighter* niet te vervangen."[95]

In het licht van de uitkomsten van de taakspecialisatiestudie was die uitspraak van minister Vredeling raadselachtig. Dat gold zeker tegen de achtergrond van het voortdurend uitgesproken verlangen om het initiatief bij de vervanging van de *Starfighter* weer in handen van Nederland te krijgen. Staatssecretaris Stemerdink voelde die tegenstelling het beste aan en achtte "het niet bezwaarlijk dat in het huidige stadium het initiatief niet bij Nederland berust." Pas nadat de ministerraad akkoord was gegaan met de vervanging van de *Starfighter*, "kan alsnog worden getracht het initiatief over te nemen teneinde te bereiken dat de Nederlandse wensen worden vervuld."

Maar wat nou deze Nederlandse wensen waren was volstrekt onduidelijk. Ambassadeur Spierenburg drong erop aan "zo spoedig mogelijk over een aantal opties te beschikken." Een kleine werkgroep zou daar mee moeten worden belast. Vredeling kon wel leven met deze aanpak, maar Stemerdink wilde "Economische Zaken in dit stadium nog niet bij het project betrekken." Stemerdink kreeg zijn zin: "besloten wordt dat alleen de Koninklijke luchtmacht zich belast met het opstellen van een nota waarin de opties zoals door ambassadeur Spierenburg voorgesteld zijn opgenomen."

Daarmee lag de bal weer op het speelveld van de luchtmacht en ontbrandde opnieuw de discussie of met de vervanging vaart kon worden gemaakt zolang de Defensienota nog niet was

afgerond. Vredeling keek, aldus J.M. Bik in *NRC Handelsblad*, "niet vrolijk" toen hij op 21 maart 1974 de Tweede Kamer moest meedelen dat de verschijning van de Defensienota voor de vierde keer moest worden uitgesteld. Nu was sprake van uitstel tot eind juni.[96] Zo dreigde de luchtmacht bij de vervanging van de *Starfighter* steeds achter de feiten aan te hollen.

Bij de voorbereidingen voor de Defensienota had Vredeling op het Jachtslot Sint Hubertus op de Hoge Veluwe bijeenkomsten georganiseerd waarbij de plannen van de krijgsmachtdelen aan een "kritische beschouwing" werden onderworpen. Op 23 maart 1974 was het de beurt aan de luchtmacht. In de plannen van de luchtmacht was over een periode van tien jaren een bedrag van 2,5 miljard gulden voor de vervanging van de *Starfighter* opgenomen. Vredeling zette bij dat bedrag vraagtekens. Bovendien vond Vredeling dat de aanvaarding van het tienjarenplan van de Koninklijke luchtmacht (en daarmee het projectbedrag voor de vervanging van de *Starfighter*) niet automatisch inhield "dat uitsluitend uit de drie geëvalueerde vliegtuigen zal worden gekozen." De leiding van de luchtmacht, met luitenant-generaal Herman Stokla voorop, liep hiertegen storm. Met de vaststelling van de taakspecialisatiestudie van de *NAVO* was volgens de luchtmacht "de categorie van het [nieuwe] vliegtuig bepaald". Omdat de ministerraad had ingestemd met deze studie en de daarin opgenomen aanbeveling tot vervanging van de *Starfighter* was dus naar de vaste overtuiging van de luchtmacht "in feite de goedkeuring gegeven aan een financieel ruimtebeslag zoals opgenomen in het tienjarenplan van de luchtmacht, te weten 2,5 miljard gulden." Vredeling protesteerde en maakte het "voorbehoud dat er een consortium tot stand komt."

Bij een debat in de Tweede Kamer had hij twee dagen eerder een vraag van het Tweede Kamerlid Piet Dankert gekregen over de taakspecialisatiestudie. "Waarom moesten de 'air superiority' en de nucleaire taak er nu zo nodig bij, als het in de kern ging om een voor conventionele aanvalstaken geschikt toestel?", zo wierp Dankert Vredeling voor de voeten.[97] Dankert vreesde dat "Nederland een betrekkelijk duur toestel zal moeten kopen, omdat noch de *Alpha Jet* noch de *Jaguar* aan de vereisten tot zelfverdediging en mogelijkheid tot nucleair optreden voldoen." Volgens Dankert zouden "deze twee toevoegingen ons al gauw een miljard gulden extra kosten." Vredeling ontweek de vraag en hield zich op de vlakte.[98]

Het gesprek met de Noorse delegatie op 29 maart 1974 was de opstap naar de vorming van een consortium. In vier landen moesten oudere vliegtuigen worden vervangen in dezelfde periode: 1978-1985.[99] De aan het nieuwe toestel toebedachte taken liepen uiteen. Daar lag meteen al het eerste probleem tot samenwerking: "a joint aircraft acquisition programme between the four countries hinges upon convergence in national views on the operational performance specifications."[100] Noorwegen en Denemarken hadden behoefte aan een vliegtuig voor plaatselijk luchtoverwicht en luchtverdediging en met de capaciteit om doelen op zee uit te schakelen. Bij België en Nederland lag de behoefte in eerste instantie bij het verlenen van grondsteun, maar bepaalde de taak voor het bevechten van luchtoverwicht wel de specificaties van het nieuwe toestel (snelheid, klimvermogen). Aan de hand van deze specificaties kwamen voor België en Nederland drie vliegtuigen in aanmerking: de *Cobra*, de *Viggen* en de *Mirage F1/M53*. Voor Denemarken en Noorwegen waren dat twee vliegtuigen: de *F-5E* en de *Draken* van SAAB. Deze toestellen waren veel goedkoper dan de drie voor België en Nederland in aanmerking komende toestellen. Hamre schatte dat het om de helft van de prijs van de *Cobra*, de *Mirage F1/M53* en de *Viggen* ging.

Naast deze vijf toestellen waren er nog twee mogelijkheden die een tussenpositie innamen. Dat was in de eerste plaats de *Lancer* en in de tweede plaats de *GD-401*van General Dynamics.

Zouden de vier landen hun keuze laten vallen op een van deze zeven toestellen, dan was een gezamenlijke aanschaf van 350 tot 400 toestellen een absoluut vereiste om tot productie over te gaan. Hier doemde een tweede probleem op. In totaal hadden de vier landen maximaal 440

nieuwe toestellen nodig, maar omdat in Noorwegen en Denemarken werd uitgegaan van de aanschaf van een goedkopere *F-5 E* of *Draken* zou bij de keuze voor een duurder toestel dat aantal tachtig tot honderd lager kunnen komen te liggen.[101] De economische levensvatbaarheid van de gezamenlijke aanschaf en de betaalbaarheid daarvan waren daarmee in het geding als voor een in ontwikkeling zijnd toestel zou worden gekozen en dus een nieuwe productielijn moest worden opgestart. Een hiermee nauw samenhangend probleem was dat – mocht een van de vier landen zijn keuze laten vallen op een ander toestel – gezamenlijke aanschaf ook niet economisch levensvatbaar was.[102]

Ondanks deze problemen zag de Noorse delegatie mogelijkheden om de operationele eisen van de vier landen verder op elkaar af te stemmen. Voor overleg daarover was ook voldoende tijd, zo schatten de Noren in. Daarom zou de Noorse minister van Defensie met zijn Belgische, Deense en Nederlandse collega's begin mei in Brussel bijeenkomen. Gezamenlijk kon dan worden vastgesteld of er voldoende ruimte voor een gezamenlijk aanschafproject was.

Vredeling zag dat overleg klaarblijkelijk vol vertrouwen tegemoet. Hij gaf de luchtmacht opdracht met een voorstel voor een interdepartementale werkgroep te komen. Daarin moesten naast de luchtmacht in ieder geval de ministeries van Buitenlandse Zaken en van Economische Zaken worden vertegenwoordigd. Voor het ministerie van Sociale Zaken moest "een plaats worden opengehouden."[103] De inschakeling van het ministerie van Economische Zaken was gewenst, omdat de luchtmacht niet bij machte was de mogelijkheden tot deelname van de Nederlandse industrie bij de vervanging van de *Starfighter* in kaart te brengen. De bij de luchtmacht aanwezige informatie droeg "slechts een zeer voorlopig karakter" en was "gedeeltelijk achterhaald."[104] Over "industriële tegenprestaties was nog weinig met zekerheid te zeggen". "Nog veel moet met spoed en grote energie worden uitonderhandeld, voordat wij precies weten waar wij staan", zo meldde de luchtmacht in de door Vredeling gevraagde vergelijking van de verschillende opties. Pas op 8 april 1974 kwamen vertegenwoordigers van Economische Zaken en de luchtmacht met mogelijk geïnteresseerde Nederlandse bedrijven bijeen. Luitenant-generaal Stokla beschouwde "de industriële participatie primair een zaak van het Ministerie van Economische Zaken."[105] Het gebrek aan belangstelling van de luchtmacht voor de industrieel-politieke aspecten was ambassadeur Spierenburg kort daarvoor ook al opgevallen. Tijdens een voor hem georganiseerde briefing op het luchtmachthoofdkwartier constateerde de 'adviseur honorair' dat "Economische zaken tot dusverre min of meer onafhankelijk en los van de ideeën van Defensie" te werk was gegaan.[106]

Nu het internationale overleg vaste vormen begon aan te nemen, was de rechtstreekse betrokkenheid van het ministerie van Buitenlandse Zaken ook vereist. Minister van Buitenlandse Zaken Max van der Stoel drong daarop bij zijn collega van Defensie aan.[107] Met de rol van ambassadeur Spierenburg als 'adviseur honorair' kon niet worden volstaan.[108] Met het voorbehoud van de totstandkoming van een internationaal consortium was Vredeling akkoord gegaan met het in gang zetten van de vervanging van de *Starfighter*. Bij de vorming van dat internationale samenwerkingsverband mocht niets mis gaan.[109]

8.3.6. In Brussel gebrouwen

Het was niet meer – zo leek het – dan een klein hobbeltje op weg naar internationale samenwerking. Nederland en België hadden Avions Marcel Dassault, Northrop en SAAB om offertes gevraagd met een looptijd tot en met 31 maart 1974. De offertes moesten worden verlengd en zodra sprake zou zijn van een consortium moest een nieuwe offerte worden aangevraagd. Op 13 maart 1974 stelde luitenant-generaal Hans Knoop voor om Dassault, Northrop en SAAB te vragen de offertes voor Nederland tot 1 oktober 1974 te verlengen. Deze nieuwe offertetermijn zou volgens hem gelijk zijn aan de termijnen voor Noorwegen en Denemarken. Dat hij vurig hoopte op een besluit tot aanschaf van de *Cobra* zo rond eind september vermeldde hij niet. Voor staatssecretaris Stemerdink was de *Viggen* al afgevallen.

Maar afzien van offerteverlenging voor de *Viggen* kon de concurrentiepositie van het Zweedse toestel in andere landen, waarbij werd gedacht aan Zwitserland, schaden. Om die reden werd besloten om er nog maar een nachtje over te slapen en de *Viggen* niet meteen af te schrijven.

Op 26 maart 1974 kwam in Brussel het 'Comité Ministériel de Coordination Economique et Sociale' (CMCES) bijeen om over de Belgische offerteverlenging te spreken. De Belgische ministers besloten dat Dassault om een verlenging van de offerte tot en met 31 juli 1974 zou worden gevraagd: "in order to conserve our options, but however not to create irreversible commitments, the CMCES authorizes the Ministry of Defence to write a letter to Avions Marcel-Dassault-Brequet Aviation, Snecma and Thomson-CSF. This letter to be drafted together with the Ministries of Foreign and Economic Affairs shall have the purpose to maintain the advantages achieved so far, indicate that the *Mirage F1/M53* corresponds to the Belgian military demands and mark the will of the government to pursue the negotiations in a spirit to reach a decision within the next few months."[110]

Onder de tot nu toe bereikte resultaten ("advantages achieved so far") moest uiteraard worden verstaan de offerte van Dassault aan de Belgische regering met inbegrip van het Franse aanbod voor compensatie in de orde van grootte die door Vallières ook aan minister Vredeling was voorgespiegeld. De brief van minister Vanden Boeynants was een verkapte toezegging om vóór 31 juli 1974 over te gaan tot de aanschaf van de *Mirage F1/M53*. De Belgische luchtmacht deelde het enthousiasme van minister Vanden Boeynants voor de *Mirage F1/M53* echter niet en lekte aan de Amerikaanse ambassade in Brussel dat "Dassault and representatives of the Belgian government may come to an agreement within the next 3-7 days on the selection of the *Mirage*."[111] De Amerikaanse ambassadeur in Brussel sloeg alarm en kreeg in Washington een bevestiging van zijn ongerustheid. "If there is a snap Belgian decision in favor of the *Mirage F-1* with M-53 engine this would appear to end the hopes of Eurogroup chairman Fostervoll to promote a consortium of four Northern countries to make a common choice, since Norway claims no interest in French aircraft", zou luidde de reactie van onderminister van Buitenlandse Zaken Kenneth Rush.[112] Rush wilde van de Amerikaanse ambassadeur in Oslo weten of Fostervoll op de hoogte was van "what may brewing in Brussels". In ieder geval hoopte Washington dat de politieke ontwikkelingen in Frankrijk roet in het Belgische brouwsel zouden gooien.[113]

In het *NAVO*-hoofdkwartier aan de Boulevard Leopold II in Brussel lichtte op hetzelfde moment de Belgische ambassadeur zijn collega's van Denemarken, Nederland en Noorwegen in over de voorstellen van Dassault en van de Franse regering met betrekking tot de eventuele aankoop van de *Mirage F1* als vervanger van de *Starfighter*. "De Belgische regering had, hoewel de Fransen op een zeer spoedige beslissing aandrongen, om uitstel tot eind juli verzocht", aldus ambassadeur André de Staercke.[114]

De mededeling van ambassadeur De Staercke zorgde voor een kettingreactie. In Oslo nam minister Fostervoll het besluit om de vier ministers van Defensie uit te nodigen voor een bespreking over zijn initiatief. Hij legde zijn collega's twee datums voor: 29 april en 2 mei. De ministeriële bijeenkomst zou worden voorafgegaan door een ambtelijk overleg op 22 april.[115]

Fostervoll telefoneerde met Vredeling en vroeg zijn Nederlandse collega "to contact the Belgians".[116] Zowel de mededeling van ambassadeur De Staercke, als het telefoontje van Fostervoll deden bij Vredeling de wenkbrauwen fronsen. Vredeling nam meteen op 3 april 1974 contact op met zijn Belgische collega.[117] Vanden Boeynants maakte Vredeling in dat gesprek duidelijk dat "hij als reactie op de Franse *Mirage*-voorstellen om uitstel van de Belgische beslissing over de keuze van het nieuwe vliegtuig tot juli a.s. heeft verzocht."[118] Vanden Boeynants had vertegenwoordigers van Dassault en van de Franse regering – zo liet hij Vredeling weten – meegedeeld "dat de huidige Belgische regering een voorkeur had voor de

Mirage". Minister Vanden Boeynants liet doorschemeren, "dat dit ook wel de beslissing van de toekomstige regering zou worden en achtte het overigens ook niet uitgesloten, dat hij zelf wederom minister van Defensie zal zijn." Volgens Fostervoll had Vredeling aan Vanden Boeynants laten weten "to cool it, that this was a matter which must be discussed by the four Defense ministers."[119]

Vredeling stookte het vuurtje onder het brouwsel van Vanden Boeynants nog verder op en liet via minister van Buitenlandse Zaken Max van der Stoel een instructie uitgaan naar de Nederlandse ambassadeur in Brussel. Ambassadeur C.J. van Schelle moest "een persoonlijke démarche bij minister van Buitenlandse Zaken Renaat van Elslande doen, waarbij uitdrukking te geven ware aan teleurstelling over de blijkens mededeling van zijn ambtgenoot aan de Fransen gedane mededeling welke zonder enig voorafgaand overleg met Nederland, dat ten aanzien van de vliegtuigvervanging in een vergelijkbare positie verkeerde, was geschied. Een en ander kan slechts de kansen voor een gezamenlijke benadering van de vliegtuigvervanging door de betrokken landen prejudiciëren en de onderhandelingspositie tegenover de concurrerende leveranciers benadelen."[120] Van Schelle moest deze démarche in het diepste geheim uitvoeren. Van Elslande ontliep echter de Nederlandse ambassadeur: hij zou het veel te druk hebben met besprekingen rond de formatie van het nieuwe Belgische kabinet.[121] Daarom moest Van Schelle zijn beklag doen bij een van de ambtenaren van minister Van Elslande. De secretaris-generaal van het ministerie van Buitenlandse Zaken hoorde Van Schelle gelaten aan en beloofde de Nederlandse boodschap nog dezelfde dag over te brengen aan de Belgische minister van Buitenlandse Zaken. In zijn verslag van zijn démarche wreef Van Schelle bij Vredeling nog extra zout in de wonden. Van zijn Amerikaanse collega had Van Schelle vernomen dat de Belgen hun keuze sowieso hadden beperkt tot de *Mirage* en de *Cobra*. Voor een reeds eerder afgesproken bezoek van piloten van de Belgische luchtmacht aan Zweden om daar proefvluchten met de *Viggen* te maken hadden de Belgen zonder opgave van redenen verstek laten gaan. De Belgische interesse voor de *Viggen* was tot het nulpunt gedaald.[122]

Vredeling nam het standpunt in dat ook andere mogelijkheden aan bod zouden kunnen komen en wilde enig "tegenwicht aan de Frans-Belgische plannen" bieden. De luchtmacht kreeg de opdracht om met de Noren na te gaan of een gezamenlijk bezoek van luchtmachtfunctionarissen aan de Verenigde Staten kon worden georganiseerd. Ook stuurde Vredeling Vanden Boeynants een brief "in English since I intend to send copies to our Norwegian and Danish colleagues as well to the Secretary-General of *NATO*."[123] Daarin herhaalde hij dat alle factoren van belang bij de vervanging aan bod moesten komen en dat "sufficient time for consultation between the countries" aanwezig was. Ten slotte besloot Vredeling zijn bezwaren tegen de verzending van een brief aan de Amerikaanse ambassadeur te laten varen. Deze brief was het Nederlandse antwoord op het Amerikaanse aanbod van 1 maart 1974. Vredeling speelde eerder met de gedachte een soortgelijke brief aan de Franse regering te sturen, maar zag daar na zijn bemoeienis met het Brusselse brouwsel definitief vanaf.

8.4 In een stroomversnelling

De Staatscommissie voor Defensie kwam onder het ministerschap van Vredeling nog maar een enkele keer bijeen. Het belang van dit geheime genootschap ebde weg. Het vergadertempo liep terug en maar enkele leden kwamen bij de spaarzame bijeenkomsten opdagen. Op 18 april 1974 hadden welgeteld vier leden de moeite genomen om met minister Vredeling, de staatssecretarissen Stemerdink en Van Lent, de voorzitter van het Comité Verenigde Chefs van Staven, twee bevelhebbers en twee medewerkers van de minister van gedachten te wisselen over de vervanging van de *Starfighter*.

De bijeenkomst van 18 april 1974 was geen verplicht nummer. Vredeling had een 'aide mémoire' laten maken "over de vervanging van *Starfighter* in het kader van specialisatie van defensietaken."[124] Voor de goede lezer bevatte die notitie opzienbarend nieuws. Vredeling ging uitgebreid in op de eisen die aan de opvolger van de *Starfighter* moesten worden gesteld. Zou worden gekozen voor een toestel "dat geheel geoptimaliseerd zou zijn voor conventionele luchtsteun" dan was dat toestel "detrimental to the overall defence capability in the Central Region". Zo oordeelde volgens Vredeling de taakspecialisatiestudie van de *NAVO* over zo'n vliegtuig. Omdat het aantal gevechtsvliegtuigen van de Warschaupact-landen het aantal van de *NAVO* aanzienlijk zou overtreffen, moest rekening worden gehouden met "onaanvaardbare verliezen" bij de voor luchtsteun gespecialiseerde toestellen.

Het Tweede Kamerlid Dankert had onmiddellijk door dat hiermee "met name de *Jaguar* als opvolger van de *Starfighter* wordt geliquideerd."[125] Maar Dankert liet zich door Vredeling en luitenant-generaal Hans Knoop overdonderen.[126] Vredeling maakte wat de *Jaguar* betreft terugtrekkende bewegingen. Hij beschikte op dat vlak "over te weinig expertise" en bood de bevelhebber der luchtstrijdkrachten de ruimte voor een diskwalificatie van de *Jaguar*. Dat toestel was in diens ogen "te duur gezien de beperkte mogelijkheden van dit toestel." Knoop wees er fijntjes op dat de opvolging van de *Starfighter* "in een stroomversnelling was terechtgekomen. Tot dan toe was sprake geweest van stilstand." Vervolgens kwam Vredeling Dankert tegemoet: naast de *Cobra*, de *Mirage* en de *Viggen* hield hij bij het bepalen van zijn keuze ook nog rekening met "de *Jaguar*, de *Lancer* en de General Dynamic [sic!] 402." Dat laatste toestel was in beeld gekomen na een uitgebreid onderhoud van General Dynamics met de bevelhebber der luchtstrijdkrachten, Hans Knoop. Een aantal maanden eerder had General Dynamics Ab Hidma al ingelicht over de *GD-401*. Op 15 maart 1974 lieten ze generaal Knoop weten graag rekening te houden met de wensen van de Nederlandse luchtmacht. Dat voorstel werd verder geboekstaafd als *GD-402*.[127]

Vredeling hield zich op de vlakte, omdat hij aan algemeen-politieke en industrieel-politieke argumenten bij dit vervangingsproject veel waarde hechtte. "Indien de Europese Economische Gemeenschap verder zou zijn lag het voor de hand dat een Europees vliegtuig zou worden gekozen", zo hield hij het handjevol leden van de Staatscommissie en de bevelhebber der luchtstrijdkrachten voor. En "indien het *Concorde*-project wegvalt, het *MRCA*-project niet van de grond komt en de vier landen voor de vervanging van de *Starfighter* geen Europees vliegtuig kiezen, is het gedaan met een Europese vliegtuigindustrie. Het gevolg is een totale afhankelijkheid van de Verenigde Staten."

De waarschuwingen van Vredeling leidden onmiddellijk tot een reactie bij de luchtmacht. Ambassadeur Spierenburg worstelde met een doorwrocht advies aan minister Vredeling over de factoren die bij de keuzebepaling van de opvolger van de *Starfighter* van belang waren. Naast "de geschiktheid voor de militaire taak" ging het daarbij om "de kosten" en uiteraard ook om "de economische/industriële aspecten en de politieke factoren." Een nieuwe uitweiding over de eerste twee aspecten, de militair-operationele eisen en de kosten, was in de ogen van de luchtmacht niet nodig. Daarover had de luchtmacht de minister al het nodige laten weten. Wat de twee laatste aspecten betreft nam de luchtmacht de positie in dat dergelijke aspecten bij de keuze niet doorslaggevend konden zijn. Wat de politieke aspecten betreft kreeg de luchtmacht hulp van het ministerie van Buitenlandse Zaken: de vertegenwoordiger van de minister van Buitenlandse Zaken in de interdepartementale werkgroep vervanging *F104G* stelde zich op het standpunt dat in Nederland niet met de traditie moest worden gebroken om politieke overwegingen bij grote militaire aanschaffingen geen rol te laten spelen.[128]

Op zoveel medewerking kon de luchtmacht bij het ministerie van Economische Zaken niet rekenen. De Commissaris voor Militaire Productie, ir. E.A. Plate, volgde zijn eigen agenda. Plate was op de hoogte van de voorkeur van de Belgische minister van Landsverdediging voor

aanschaf van de *Mirage F1/M53*. Wilde Nederland de boot niet missen en aansluiten bij die voorkeur dan is "wellicht nu de tijd gekomen het Belgische voorbeeld te volgen en precies te zeggen wat wij van de Fransen verlangen."[129] In dat verband moest het Plate van het hart dat bij de luchtmacht "wij dikwijls stuiten op aarzelingen, die het moeilijk maken een duidelijke en rechtlijnige methode te volgen. Men staat nu eenmaal in het militaire apparaat aarzelend tegenover facetten, die buiten het directe militaire denken vallen."

Hoewel Spierenburg keer op keer op het industrieel-economische belang van de vervanging van de *Starfighter* hamerde, liet hij Plate lelijk in de kou staan. Op 18 april 1974 gaf Spierenburg aan minister Vredeling een "Samenvatting van de voornaamste factoren bij de keuze van een opvolger van de *F-104G* in de Koninklijke Luchtmacht".[130] Deze nota was "tot stand gekomen na ruggespraak met de leiding van de Koninklijke Luchtmacht". Het eerste deel van de nota was geschreven door stafofficieren van de luchtmacht. Zo werd aan het begin van de nota het kaf van het koren gescheiden. De *Viggen*, de *Mirage*, de *Cobra*, de *General Dynamics 402* en de *Lancer* waren "mogelijke vervangers van de *Starfighter*". De *Jaguar*, de *F-5E Tiger II* en de *Alfajet* "kunnen niet in aanmerking komen als eerste-lijns jachtvliegtuigen in de tachtiger jaren in Centraal Europa." Wat dat betreft werkte de taakspecialisatiestudie van de *NAVO* als Haarlemmerolie: slechts een korte verwijzing naar deze studie gold als argument tegen het in beschouwing nemen van deze alternatieven.

De tweede schifting vond plaats aan de hand van de berekening van de kosten van aanschaf van 112 nieuwe toestellen, 90 eenpersoonstoestellen en 22 tweepersoonstoestellen. De *Viggen* was de duurste en de vervanging van de *Starfighter* door de *Viggen* kostte maar liefst 3,249 miljard gulden. Zou voor de *Mirage F1/M53* worden gekozen dan kwam de vervanging op 2,850 miljard gulden. De *Cobra* was maar een fractie goedkoper: 2,532 miljard gulden. Een prettige bijkomstigheid was dat daarvan 426 miljoen gulden als invoerrechten weer in de Nederlandse schatkist zou terugvloeien. Bij de *Mirage* lag dat ruim vijftig miljoen gulden lager. De *GD-402* was in financieel opzicht een groot vraagteken, maar de luchtmacht ging er vanuit dat de kosten van dat toestel niet ver uit de buurt van de *Cobra* zouden komen te liggen. De *Lancer* was van alle vijf kandidaten de goedkoopste: 2,365 miljard gulden. Na aftrek van de invoerrechten net twee miljard gulden.[131]

Spierenburg kwam dan ook wat "de geschiktheid voor de Koninklijke Luchtmacht" betreft tot een voor de hand liggende conclusie: "de *Cobra* en de *GD-402* bieden uit militair oogpunt – onder meer de overlevingskans van toestel en vlieger – grote voordelen boven de drie andere typen zonder dat hier nadelen tegenover staan. Daar hun programma-kosten geringer zijn dan die van de *Viggen* en *Mirage F1* en slechts weinig meer dan van de *Lancer*, verdienen deze typen sterk de voorkeur. De keuze tussen de *Cobra* en de *GD-402* is vooralsnog niet eenvoudig: de voorkeur van eventuele partners en de beoordeling en voorkeur van de United States Air Force kunnen hierbij een grote rol spelen."

Maar daarmee was Spierenburgs verhaal niet af. Hij was niet voor niets als 'adviseur honorair' aangesteld om met name de economische en politieke argumenten bij de keuzebepaling over het voetlicht te brengen. Wat de "economische factoren" betreft concludeerde Spierenburg "dat nog weinig met zekerheid kan worden gezegd over de industriële tegenprestaties en dat nog veel met spoed en met grote energie moet worden onderhandeld, vóórdat wij weten waar wij staan." De *Lancer* was een verhaal apart. Dat toestel zou – wellicht met uitzondering van de motor – geheel in Europa kunnen worden gebouwd. Bij de andere kandidaten was sprake van co-productie, waarbij luchtvaartbedrijven in de bij de aanschaf betrokken landen specifieke onderdelen van het toestel zouden bouwen. Het ging daarbij dus om het zogeheten 'single-source'-beginsel. De Nederlandse industrie zou bij elk van de vier mogelijke kandidaten op ongeveer een miljard gulden aan opdrachten voor verschillende onderdelen van het aan te schaffen toestel kunnen rekenen. Maar Spierenburg wees op de grote onzekerheden die nu eenmaal aan dat soort

opdrachten kleefden. “Een vooralsnog onbekend deel [van dat miljard gulden] moet door de Nederlandse industrie worden besteed aan het aankopen van materialen en componenten in het buitenland, veelal in het land van herkomst van het vliegtuigtype. Welk deel van het bedrag aldus niet aan Nederland niet ten goede komt, hangt sterk af van het soort vliegtuigdelen dat in Nederland gebouwd gaat worden.” En daar zat hem dus de kneep.

De inschatting van de economische effecten van de aanschaf werd verder bemoeilijkt door onzekerheid over de uiteindelijke orderportefeuille. Zouden zich nieuwe klanten aandienen die niet over de vereiste industriële capaciteiten beschikten om via co-productie te worden gecompenseerd voor hun aanschaf, dan bood dat extra mogelijkheden voor het Nederlandse bedrijfsleven om bij de productie van die extra toestellen en bij de levering van reservedelen te worden betrokken. “Ook deze beide effecten zijn in dit stadium niet te quantificeren”, zo noteerde Spierenburg in zijn nota.

Wat de politieke factoren betreft hield Spierenburg zich eveneens op de vlakte. Politieke factoren – zo gaf Spierenburg toe – speelden natuurlijk een rol bij de vervanging van de *Starfighter*. Maar Spierenburg wilde zijn vingers daaraan niet branden. Hij raadde Vredeling aan “dat het veel beter is ons op geen enkele manier naar buiten uit te spreken over de politieke aspecten en er ook in de onderhandelingen naar te streven, dat de aandacht zo veel mogelijk hiervan wordt weggeleid.” Luid aangemoedigd door de luchtmacht riep Spierenburg Vredeling op “teneinde deze depolitisering maximaal te bereiken de aandacht voorts met des te meer kracht te richten op andere (en uitermate belangrijke) factoren bij de keuze, dat wil zeggen afgezien van de algemene financiële uitgangspunten, in de eerste plaats op de technisch militaire kwaliteiten in het licht van de operatieve behoeften van de gebruikers.” Pas daarnaast (“bij de presentatie naar buiten wanneer de keuze eenmaal is gemaakt”) zou ook kunnen worden gewezen “op de daarmee gepaard gaande goede logistieke voorzieningen en op overwegingen van economische aard”.

8.4.1. Met lege handen

Op vrijdag 19 april 1974 kreeg Vredeling de nota van Spierenburg, waarin - naar hij hoopte – zijn ‘adviseur honorair’ hem de weg zou wijzen bij de keuze van de opvolger van de *Starfighter*. Niets was minder waar. In feite liet Spierenburg Vredeling met lege handen het taaie gevecht rond de vervanging van de *Starfighter* voeren. “Bij lezing is hem voornamelijk opgevallen dat de attitude ten aanzien van de politieke factoren anders is dan hij zich uit voorgaande besprekingen had voorgesteld,” zo liet Vredeling vastleggen.[132] Staatssecretaris Stemerdink richtte zijn pijlen op Spierenburg’s aanpak van de industrieel-politieke factoren. Hij achtte het onwaarschijnlijk dat in onderhandelingen de aan de Amerikaanse toestellen toegekende voorsprong teniet zou kunnen worden gedaan.

De dag na dit overleg, op 23 april 1974, zou voor het eerst tussen Noorwegen, België, Denemarken en Nederland worden gesproken over een bundeling van de krachten van deze vier landen om tot een gezamenlijke aanschaf te komen. Vredeling vreesde dat Nederland in “een dwangpositie” zou terechtkomen en “zich nog slechts kan aansluiten bij een Belgische keuze.” Om te voorkomen dat hij in zo’n hachelijke positie zou komen te verkeren vroeg Vredeling om de optie van aanschaf van de *Jaguar* open te houden “als onderhandelingspositie voor het geval België toch tot de *Mirage F1/M53* mocht besluiten.”. Luitenant-generaal Hans Knoop wist Vredelings paniekreactie te neutraliseren: het was “zeer onwaarschijnlijk dat Nederland voor de aankoop van *Jaguars* medestanders zou kunnen vinden.” Binnen het door Vredeling beoogde consortium was daar geen steun voor te vinden, zo maakte de bevelhebber der luchtst

8.4.2. Alle klippen omzeilen

Vol tevredenheid keken luitenant-generaal Herman Stokla en de plaatsvervangend chef van de directie *NAVO*- en *WEU*-zaken van het ministerie van Buitenlandse Zaken, Eddy van Vloten, terug op de bijeenkomst in de Noorse delegatie bij het *NAVO*-hoofdkwartier op 23 april 1974. Voor het eerst zaten daar vertegenwoordigers van Noorwegen, Denemarken, België en Nederland aan tafel. Herman Stokla vond dat het gesprek "zeer goed" was verlopen.[133] Vooral "de coöperatieve houding van België" wilde Stokla niet onvermeld laten.

Eddy van Vloten was zeer te spreken over wat in de bijeenkomst niet was besloten. In het verslag van de bijeenkomst, dat als 'draft report' aan de ministers van de vier landen zou worden aangeboden, kon "na enig overleg een zinsnede worden opgenomen over de politieke factoren die alle aanwezigen konden accepteren en die alle klippen omzeilt."[134]

In het 'draft report' aan de ministers van de vier landen lag de nadruk op de operationele eisen die aan de vervanger van "obsolescent *Starfighters* and other aircraft"[135] moesten worden gesteld. Tot dan toe had elk land "its own desired specifications without extensive consultations with any of the other countries" vooropgesteld. Een harmonisatie van deze uiteenlopende eisen was nodig, waarvoor "in this area further deliberations seem necessary."

Om op dat vlak tot overeenstemming te komen, was het ook nodig rekening te houden met een tweede hoofdpunt: "the budgetary constraints prevailing in the four countries". Het verdere overleg zou zich naar de mening van de vertegenwoordigers van de vier landen moeten voltrekken "during the next few months". Daarmee werd tegemoetgekomen aan de Belgische haast bij de vervanging van de *Starfighter*. De Belgische luchtmacht vreesde door de met enige regelmaat voorkomende ongelukken met haar *Starfighters* spoedig de omvang van haar squadrons te moeten aanpassen. De Belgische luchtmacht wilde over de vervanging van haar *Starfighters* een beslissing uiterlijk op 1 augustus 1974 nemen. Op Belgisch verzoek was dan ook een passage opgenomen die aan de Belgische zorgen tegemoetkwam: "Because of the aircraft replacement schedules in some of the countries and the requirement also for extensive industrial participation it appears highly desirable that a declaration of intent be expressed by late summer so that commitments for procurement of aircraft may be undertaken by the respective countries before the end of 1974." Deze tekst was volgens Eddy van Vloten niet bindend.[136] Buitenlandse Zaken achtte het niet waarschijnlijk dat al in de zomer van 1974 een besluit over de opvolging van de *Starfighter* zou kunnen worden genomen, maar raadde minister Vredeling toch aan om op 2 mei – als de ministers van de vier landen over het 'draft report' zouden spreken – op die onrealistische tijdsplanning ("before the end of 1974") te wijzen. Om heel andere redenen drong ook het ministerie van Financiën er bij minister Vredeling op aan om zich tegen dit tijdschema te keren. Het was immers "niet zeker dat in de nazomer aan alle voorwaarden voldaan zal zijn om in Nederland een aanschaffingsprogramma te initiëren."[137] Dat hing uiteraard van de toen nog onbekende inhoud van de Defensienota af.

Tot ongenoegen van de vertegenwoordiger van het ministerie van Economische Zaken was in het 'draft report' de afspraak opgenomen dat elke luchtmacht "may require different avionics". Daarmee werd op dit – voor de Nederlandse industrie zo belangrijke punt – het 'single source'-beginsel losgelaten. Het belang van de betrokkenheid van de eigen industrieën kwam er in het 'draft report' al bekaaid af en op dit punt zag ir. E.A. Plate van het ministerie van Economische Zaken de kansen op uitgebreide orders voor het Nederlandse bedrijfsleven verdampen. Spierenburg gaf Economische Zaken gelijk, maar wilde de gewraakte afspraak niet meer terugdraaien.[138]

Voor het op het ambtelijke beraad volgende overleg tussen de vier ministers van Defensie van België, Denemarken, Nederland en Noorwegen in Brussel op 2 mei 1974 werden minutieuze

voorbereidingen getroffen. Zo was voorzienbaar dat ondanks de op dat punt geboekte winst in het ambtelijke vooroverleg tussen de ministers toch een discussie zou ontbranden over de politieke aspecten van de vervanging van de *Starfighter*. Om daarop voorbereid te zijn had de luchtmacht een aantekening voor minister Vredeling opgesteld die hij eventueel zou kunnen uitspreken.[139] "The question has been raised whether we should not discuss at this time the various political aspects, which might arise with regard to the *Starfighter*-replacement. Now, I believe, Mr. Chairman, that it would be unwise to try to discuss this question, at least at this stage," zo luidde het begin van de voor minister Vredeling geprepareerde tekst. Vanzelfsprekend waren aan de vervanging allerlei politieke aspecten verbonden, zo ging de aantekening verder. Een voorbeeld daarvan was "the subject of burdensharing". Maar – zo eindigde de tekst – het was beter "to refrain from discussing the political aspects at this time." Vredeling stelde deze aantekening ter discussie. Niet ten principale echter. De minister van Defensie, die van de vervanging van de *Starfighter* de test-case voor de Europese samenwerking wilde maken, ging ermee akkoord de politieke aspecten van de *Starfighter* onbesproken te laten.[140]

Hoofdmoot van het ministeriële beraad was het tijdschema voor het nemen van een beslissing over de aanschaf van een opvolger van de *Starfighter*. Aan de vooravond van het ministeriële beraad liet Vanden Boeynants Vredeling weten dat "I have to bring your attention on the necessity to act rapidly in view of reaching a decision for the mid summer 1974 on the type of aircraft which would be selected."[141] Maar op 2 mei konden de vier ministers het erover eens worden "om voor het einde van dit jaar hierover een definitieve beslissing te nemen".[142] Vanden Boeynants wilde zo snel mogelijk een beslissing forceren, maar de Deense minister van Defensie, Erling Bröndum, wees erop dat zijn land zich in 1974 nog niet kon vastleggen op de vervanging van de verouderde Deense vliegtuigen. Om tussen deze Belgische en Deense klippen door te laveren hadden de vier ministers dan ook besloten om een 'High Level Steering Group' in te stellen en deze groep de opdracht te geven "met de grootst mogelijke spoed aan het werk te gaan".[143] Vanden Boeynants capituleerde, omdat voor het opstarten van de productie van een opvolger van de *Starfighter* een serie van 350 tot 400 toestellen een absoluut minimumvereiste was. België had met andere woorden twee of misschien zelfs drie andere landen nodig om de keuze voor een bepaald toestel te kunnen maken.

De afgeremde Belgische haast had haar sporen nagelaten in de door de vier ministers gemaakte afspraken. Slechts twee, hooguit drie toestellen zouden worden bezien als mogelijke opvolgers van de *Starfighter*.[144] Deze beperkte keuze was een knieval voor de Belgen. Kolonel Jacques Lefebvre, plaatsvervangend chef van het kabinet van minister Vanden Boeynants, verwachtte dat door deze beperkte keuze "the working group should be able to accomplish its task in very short order, probably within a few weeks."[145]

Bij die twee, hooguit drie toestellen hoorde nog steeds niet de *GD-402*, die inmiddels de nieuwe aanduiding *YF-16* had gekregen. Tot deze hooguit drie toestellen moesten "the *Mirage*, the *Northrop Cobra* and the *Lockheed Lancer*" worden gerekend. Bij dat laatste toestel hoorde "the expectation that Italy might procure the third plane".[146] Van een afstand volgde de luchtmacht de ontwikkeling van de *YF-16*. Op 4 april 1974 toonde General Dynamics in Fort Worth het eerste prototype van de *YF-16* aan een select gezelschap, waar ook de Nederlandse luchtmachtattaché in Washington deel van uitmaakte. Een maand later, op 6 mei 1974, berichtte de luchtmachtattaché over de kansen van de *YF-16* om de 'lightweight-fighter'-competitie te winnen. Volgens de luchtmachtattaché voldeden zowel de *Cobra* als de *YF-16* aan de verwachtingen van de Amerikaanse luchtmacht. Doorslaggevend waren naar zijn mening twee factoren.[147]
De eerste factor had betrekking op de orderportefeuilles van Northrop en General Dynamics. Northrop bulkte van de orders voor de *F-5 E*, maar General Dynamics kon maar met moeite het hoofd boven water houden. In feite behoedde het Amerikaanse Congres General Dynamics voor

een faillissement door elke maand één *F-111* vliegtuig te bestellen. "Ik ben van mening dat het Congres nooit zal kiezen voor een vliegtuig van een bepaalde fabriek, als dat het faillissement van een andere fabriek tot gevolg zal hebben", aldus de Nederlandse luchtmachtattaché.

De tweede factor die volgens de attaché in de besluitvorming een rol speelde had te maken met de politieke invloed van de gouverneurs van de staten waar Northrop en General Dynamics waren gevestigd. In Texas was op dat moment de Democraat Dolph Briscoe gouverneur, in Californië de latere Amerikaanse president Ronald W. Reagan, een partijgenoot van president Gerald R. Ford. Waarschijnlijk hoorde de attaché de klok luiden zonder te weten waar de klepel hing. Volgens hem was de politieke invloed van Briscoe groter dan die van Reagan. Met Briscoe's politieke carrière verliep het minder goed dan met die van zijn Californische collega. De onderminister van Defensie, William P. (Bill) Clements, een geboren en getogen Texaan, versloeg in 1978 Briscoe in de verkiezingen en werd de eerste Republikeinse gouverneur van Texas.

8.4.3. 'Om de veiligheid van het bestaan'

Vredeling worstelde naast de aanpak voor de vervanging van de *Starfighter* met nog een probleem. Hij moest de Defensienota tussen de klippen van de krijgsmacht, de ministerraad, de NAVO en zijn eigen politieke achterban in de Tweede Kamer zien heen te loodsen.

De Defensienota liet lang op zich wachten. Het was de bedoeling om de nota eind 1973, uiterlijk begin 1974 aan de Tweede Kamer aan te bieden, maar "dat bleek te krap bemeten".[148] De defensievraagstukken bleken erg ingewikkeld te zijn en er deden zich "onverwachte gebeurtenissen en onvoorziene factoren" voor die de afronding van de nota bemoeilijkten en vertraagden. Het ging daarbij om de problemen in de landmachttop, de Yom Kippoeroorlog en de daarop volgende energiecrisis en het vertrek van staatssecretaris Mommersteeg. Achter deze officiële verontschuldigingen ging een "koude oorlog in het kabinet", een onbesliste machtsstrijd tussen de politieke leiding en de militaire top van de krijgsmachtdelen en ongekend felle kritiek van de *NAVO* op de defensieplannen van een van haar lidstaten schuil.[149] Op de achtergrond zag de Partij van de Arbeid nauwlettend toe of de Defensienota wel volledig in lijn was met Keerpunt, het verkiezingsprogramma van de Progressieve Drie.[150]

Keerpunt liet aan duidelijkheid niets te wensen over: "in de periode 1973-1976 wordt in ieder geval gestreefd naar een verlaging van de defensieuitgaven met in totaal 1500 miljoen gulden tegen lopende prijzen (dit is gemiddeld 0,25 à 0,2 procent van het nationaal inkomen)."[151] Om deze bezuinigingen te bereiken moesten "niet-wezenlijke taken" worden afgestoten, zou "de organisatorische driedeling van land-, zee- en luchtmacht" op de helling gaan, moest sprake zijn van "een betere samenwerking en taakverdeling tussen Westeuropese *NAVO*-landen" en werd vurig gehoopt op "overeenkomsten tussen *NAVO*-landen en Warschaupact-landen over een wederzijdse evenwichtige vermindering van de militaire inspanning." Tegen deze verkiezingsbeloften werd in de Partij van de Arbeid verschillend aangekeken. "Keerpunt speelde een hele grote rol. In Keerpunt was gedetailleerd – meen ik – aangegeven hoeveel we wilden bezuinigen en dat was ook al door Bram Stemerdink allemaal uitgewerkt in een notitie met van die matrixen. We wisten precies hoe dat moest. Keerpunt werd in die tijd heel serieus genomen", aldus het toenmalige Tweede Kamerlid Klaas de Vries.[152] Lijnrecht daar tegenover stond Henk Vredeling. Vredeling "had zich niet gecommitteerd aan de bezuinigingsplannen van de PvdA-fractie."[153]

De beloften van Keerpunt bleken overigens nogal rekkelijk. De uitkomst van de Defensienota was dat met een jaarlijkse stijging van de defensieuitgaven van 1,2 tot 2,6 procent werd gerekend. De Defensienota had betrekking op een periode van tien jaren. In de eerste jaren was sprake van een stijging van 5,4 procent (in 1978). In 1983 zouden de defensieuitgaven ten opzichte van 1974 met meer dan zeventien procent zijn gestegen.[154] Maar deze jaarlijkse

stijgingen waren veel te beperkt om de prijsstijgingen bij te houden. De defensieuitgaven zouden bij de groei van het nationaal inkomen en het aandeel van de overheidsuitgaven daarin achterblijven. Tussen 1975 en 1978 zou het gaan om een bedrag in de orde van grootte van een half miljard gulden. Rekening houdend met de inflatie zou Defensie in die periode nog eens een dikke miljard gulden kwijtraken. Daarmee was de financiële aderlating van Defensie nog niet gestopt. Hogere energieprijzen, uitgaven voor geluidszonering en andere milieu-uitgaven zouden een gat van enkele honderden miljoenen in de defensiebegroting slaan. In totaal zou Defensie anderhalf tot twee miljard gulden in de lopende kabinetsperiode kwijtraken, zo berekende de Defensiecommissie van de Partij van de Arbeid.[155]

8.4.4. Op de vuist voor de Defensienota

Op 29 april 1974 hadden de ministers zich voor het eerst over de defensieplannen van minister Vredeling gebogen. Bij zijn aantreden als minister had Vredeling een "verwaarloosde" organisatie aangetroffen, zo hield Vredeling zijn collega-ministers voor.[156] De problemen waren "groter dan aanvankelijk werd gedacht." Desalniettemin koos Vredeling niet voor een diep ingrijpende sanering. De pijn werd over alle krijgsmachtdelen verdeeld. De landmacht zou voorlopig over negen brigades blijven beschikken, Pas aan het eind van de jaren zeventig zou kunnen worden beslist over een inkrimping met drie brigades.Ook de marine en de luchtmacht werden ontzien. Bij de marine werd de vervanging van fregatten en onderzeeboten "getemporiseerd". Bij de luchtmacht werd de luchtverdediging met *Nike*- en *Hawk*-raketten ingekrompen, maar de vervanging van de *Starfighter* stond voor Vredeling niet ter discussie. Wel werd het aantal aan te schaffen toestellen teruggebracht van 112 naar 102.

Met deze aanpak oogste Vredeling veel kritiek. Door de ministerraad heen liep een scherpe en bijna onoverbrugbare tegenstelling.[157] Met name Joop den Uyl en Wim Duisenberg verlangden van Vredeling keuzes. Of minder vervangers voor de *Starfighters*, of snijden in de marine of afzien van investeringen in bataljons van de landmacht. Het op wat voor manier dan ook op losse schroeven zetten van de vervanging van de *Starfighter* was niet aan de orde. Zo zou van het binnen boord houden van België in het komende ministeriële overleg met Noorwegen, Denemarken en België niets terechtkomen. "Terugbrenging van het vervangingsprogramma tot zestig procent kan niet, men zal er dan totaal van af moeten zien. Als Nederland namelijk het aantal vliegtuigen halveert, zal het gehele project niet van de grond komen", zo hield Vredeling zijn collega's voor. De marine had haar zinnen gezet op de aanschaf van nieuwe standaardfregatten en nieuwe onderzeeboten, waarvan het leeuwendeel van de kosten pas in de volgende kabinetsperiode aan de orde zou zijn. Snijden in de landmacht zou op stevige bezwaren bij de *NAVO* stuiten. Vredeling, met in zijn kielzog Max van der Stoel, zette de hakken in het zand.

Ze vonden Den Uyl tegenover zich. De minister-president vond het voorgestelde niveau van de defensieuitgaven te hoog. Drie voorstellen legde hij de minister van Defensie voor: het aan andere bondgenoten overdragen van zes onderzeeboten, het beperken van het aantal bataljons van de landmacht tot 22 en het niet een op een vervangen van de *Starfighter*. Dat laatste verdedigde Den Uyl met een verwijzing naar het standpunt van Vredelings voorganger De Koster: "Het werd destijds mogelijk geacht 243 [*Starfighter* en *NF-5*] toestellen te vervangen door 192 zonder dat de gevechtswaarde zou worden aangetast. Op die wijze kwam minister De Koster tot een vermindering van 51 vliegtuigen en in die zin moet er een fasering zijn aan te brengen." Vredeling zegde toe naar zo'n oplossing in het vervangingsschema te zoeken. De al voor 2 mei 1974 geplande gesprekken met de *NAVO* waarin de Nederlandse defensieplannen zouden worden toegelicht werden uitgesteld. De meest betrokken ministers voerden in de eerste helft van mei verschillende gesprekken. Ook vice minister-president Dries van Agt was bij een van deze besprekingen aanwezig. Het enige waar de ministers het over eens konden worden was dat minister Vredeling zijn Defensienota op zaterdag 11 mei 1974 aan de andere leden van de ministerraad zou toezenden.

De volgende en beslissende ronde speelde zich af in een eind-negentiende-eeuwse villa aan Plein 1813, waar de minister-president in die tijd kantoor hield. Daar kwamen in de vroege avond van 16 mei 1974 de ministers en staatssecretarissen van de Partij van de Arbeid bijeen. Van de fractie was Ed van Thijn, de toenmalige fractievoorzitter, bij het beraad aanwezig. Vrijwel alle aanwezigen vonden de Defensienota van Vredeling om financiële redenen "niet acceptabel".[158] Vredeling die "zich nog wel eens moeizaam kon opstellen" gaf echter geen duimbreed toe. Volgens Van Thijn reageerde Den Uyl daarop met: "Dat is dan einde verhaal. Dat betekent morgen naar de koningin. Lakei livrei", zo sprak volgens Van Thijn Den Uyl. Na deze door Den Uyl ingezette dramatische wending ging de deur van de vergaderzaal open en kwam een van de bodes met een schaal vol drankjes, kaasblokjes en stukjes cervelaatworst binnen. Er ontstond een natuurlijke pauze, waarna het ijs was gebroken. Vredeling gaf zijn verzet tegen verdere bezuinigingn op en leverde in.[159]

Van Thijn vond Vredeling "impulsief" en vasthoudend: "Eens een standpunt, altijd een standpunt. Hij speelde het spel hard tegen hard." De relatie tussen Van Thijn en Vredeling was sterk bepaald door hun beider ervaringen in de Tweede Wereldoorlog. De op 16 augustus 1934 geboren Van Thijn kwam in onderduikgezinnen terecht, maar bracht het laatste deel van de bezettingsperiode in Kamp Westerbork door. Daar maakte hij ook de bevrijding mee. De tien jaar oudere Vredeling maakte deel uit van een verzetsgroep, die door verraad bijna geheel werd opgerold. Op twee na werden alle leden gefusilleerd op de Drunense heide. "Hij had moeten liggen bij de veertien gefusilleerden op de Drunense heide, vond hij. Vredeling hoorde tot de twee die om de een of andere reden niet waren gepakt. Daar lagen zijn maten en hij voelde zich daarvoor verantwoordelijk. Hij heeft me een keer gevraagd om iets te doen aan de gevallenen op de Drunense heide. Haal alles maar overhoop, de minister wil het," zo werd Vredelings "lichte trauma" met de Tweede Wereldoorlog op het ministerie van Defensie ervaren.[160]

Vredeling kon zich nogal geringschattend uitlaten over Van Thijns eigen worsteling met de oorlogstijd. Per slot van rekening, zo luidde Vredelings opvatting, was Van Thijn in de bezettingstijd maar een kind geweest. Een van de gesprekken tussen Van Thijn en Vredeling over hun beider oorlogservaringen liep vreselijk uit de hand. Het was gedurende "een nachtelijke escapade (een veel voorkomende activiteit ten tijde van het kabinet-Den Uyl)". "Wat weet jij nou van de oorlog? Jij was een kind. Maak je niet interessanter dan je bent," had Vredeling Van Thijn toegeworpen. Van Thijn "was allergisch voor dergelijke verwijten, alsof kinderen in zo'n existentiële fase in hun leven geen herinneringen zouden kunnen (en mogen) hebben." Vredeling en Van Thijn gingen met elkaar op de vuist: "Collega-Kamerleden die bij het incident aanwezig waren, moesten ons uit elkaar halen." [161]

Na Vredelings knieval op 16 mei 1974 waarmee hij het kabinet-Den Uyl redde overviel de minister van Defensie zijn collega's van KVP, ARP, D66 en PPR met de mededeling dat bij nader inzien het aantal brigades tot zes zou worden verminderd. In totaal moest voor 400 miljoen gulden in de defensieuitgaven worden geschrapt. Voor het grootste deel was in het tot de kleine uurtjes gevoerde overleg aan Plein 1813 al aangegeven waar deze bezuinigingen moesten worden gezocht, maar "van die 400 miljoen was geen keurig lijstje bijgehouden, het waren bezuinigingen à l'improviste, die allemaal afzonderlijk moesten worden uitgelegd en beargumenteerd."[162] Gaius de Gaay Fortman, de minister van Binnenlandse Zaken, had op de avond van de 11de mei de Defensienota ontvangen en had uit de woorden van Vredeling begrepen dat Vredeling in zijn eigen voorstellen nog forse wijzigingen wilde aanbrengen. Hij "zou willen weten waarom dat nodig is en wat er sinds 11 mei is gebeurd."[163] Bij de meeste andere collega's ging Vredeling minder elegant over de knie.
De kritiek van de christen-democratische ministers moet Vredeling hebben ingecalculeerd, maar ook zijn politieke geestverwanten waren niet mild. Jan Pronk was "teleurgesteld ", Jos van Kemenade keek "nogal ambivalent tegen de Defensienota aan". Voor Joop den Uyl gold "dat

wat nu ter tafel ligt slechts met moeite zijn instemming kan krijgen." Met grote moeite kreeg Vredeling voor elkaar dat hij vier dagen later over de hoofdpunten van zijn plannen met de *NAVO* mocht overleggen. De ministerraad besloot dat "het kabinet zich de volledige vrijheid voorbehoudt om na het bekend worden van de resultaten van de *NAVO*-consultatie over de uiteindelijke inhoud van de Defensienota te beslissen."

De plannen van minister Vredeling werden in Brussel buitengewoon negatief ontvangen. Het Militair Comité concludeerde dat "de totale strekking van de voorgestelde reductie van de Nederlandse bijdrage in de geallieerde verdediging, met inbegrip van de voorgestelde samenstelling van de Nederlandse strijdkrachten, uit militair oogpunt zo nadelig is voor de veiligheid van het bondgenootschap, dat de uitvoering daarvan de *NAVO*-defensiecapaciteit zal doen verlagen, zodat de afschrikkingwaarde daarvan – in de zin van de geloofwaardigheid van het strategisch concept – in twijfel zou worden getrokken."[164]

Ook onder de bondgenoten oogste Vredelijk louter afwijzende kritiek. Het meest uitgebreid was de Duitse minister van Defensie Georg Leber. Die "was erkentelijk voor de eerlijke en open wijze waarop Nederland de presentatie van zijn plannen had verzorgd. Dat neemt niet weg dat deze plannen verstrekkende gevolgen hebben voor het gehele bondgenootschap, omdat hier de gehele westerse veiligheid in het geding is. Leber zei het te betreuren onverbloemde kritiek op de Nederlandse plannen te moeten leveren, maar in een zaak van dergelijke importantie bieden mooie woorden en complimenten geen oplossing."[165]

Secretaris-generaal Joseph Luns liet zich deze kans om Vredeling de les te lezen niet ontnemen. Luns "gaf blijk van zijn diepe verontrusting over het feit dat Nederland zonder nader bewijs beweert dat het niet langer in staat is te voldoen aan de minimumeisen van het bondgenootschap en financieel niet in staat zou zijn de lasten voor een adequate defensie te dragen."[166]

Ondanks deze ongunstige voorwaarschuwingen kreeg Vredeling met de Defensienota veel complimenten. *NRC Handelsblad* meldde in een hoofdredactioneel commentaar onder de kop "Knap stuk" dat "op de analyse die de defensienota geeft van de problemen waar de Nederlandse defensie voor staat weinig is af te dingen."[167] Een "navenant stevige uitwerking" van deze analyse was echter bemoeilijkt door "binnenlands-politieke complicaties en – in hun verlengde – buitenlands-politieke gevolgen." Maar Vredeling en zijn staatssecretarissen kregen wel het compliment "de Nederlandse defensiediscussie uit het moeras te hebben getrokken waar zij de laatste jaren in was terechtgekomen."[168]

Dat niet iedereen daarvan overtuigd was kreeg Vredeling van links en rechts te horen. *De Telegraaf* drukte een boodschap uit de boezem van de luchtmacht ("Men schrijft ons van bevoegde zijde") integraal af: "in de nota over het defensiebeleid 1974-1983 – onder de titel 'Om de veiligheid van ons bestaan' – worden vele hele en halve onwaarheden naar voren gehaald zodat we 'Ondermijnen van ons bestaan' een veel toepasselijker titel vinden."[169] De boodschap was duidelijk: Nederland diende nu een keuze te maken uit die vliegtuigen "alle voldoend aan de operationele eisen van onze luchtmacht en enige andere landen." De *Mirage* en de *Viggen* zouden op het moment van aflevering al weer verouderd zijn en de *Viggen* kwam uit een land dat "geen betrouwbare leverancier is in oorlogstijd." Eigenlijk was de keuze voor de hand liggend: "Op papier voldoet de Amerikaanse *Cobra* aan de operationele eisen en de proefvluchten zijn in volle gang. Misschien zullen er modificaties nodig zijn op het prototype, doch dan hebben we inderdaad een moderne jagerbommenwerper en een gedeeltelijke standaardisatie. Bovendien kunnen we in oorlogstijd gemakkelijker reservedelen krijgen. Een andere mogelijkheid is de General Dynamics *YF-16*. We hebben al de Northrop *F 5*, wat een voordeel kan zijn voor de keuze van de *Cobra*." Het in de Defensienota voorziene aantal van 102 vervangers van de *Starfighter* was veel te weinig. "We komen dan op een behoefte van minstens 150 jagers en 15 duals [tweezitters]. Dit is geen ongefundeerde eis, want uiteindelijk

was destijds de aanschaffing van de *Starfighters* op dezelfde principes gebaseerd, principes die vandaag nog overal elders in de *NATO* gelden."

De bevelhebber der luchtstrijdkrachten zag de toekomst niet zo somber: "Dit eindresultaat is het beste wat we konden vinden met alle bezwaren die ook ik heel duidelijk zie omdat de luchtmacht behalve het verbeteren van de kwaliteit ook handhaving van de kwantiteit nastreefde. Ondanks alles is er voor de luchtmacht toch een reële toekomst weggelegd."[170] Een maand voor het verschijnen van de Defensienota liet generaal Knoop een Amerikaanse diplomaat weten dat "he was extremely gratified that recent version of the Dutch defense plan would enable the Royal Netherlands Air Force to replace its *Starfighters*. He was less concerned with number of replacements initially authorized then with fundamental decision to replace."[171] Voor Knoop ("visibly proud") lag de weg nu open naar "his own preference for an American replacement for Dutch fighters."

Of nou zulke complimenten en blijken van tevredenheid dan wel de vele kritiek bij Vredeling het zwaarst zouden wegen zou niet lang verborgen blijven.

8.5 Tussenstand

De eerste opgave voor minister Vredeling was om de krijgsmacht weer een solide financiele ondergrond te geven. Forse reducties in de verouderde krijgsmacht waren nodig, maar ook nieuwe investeringen, zoals de vervanging van de *Starfighter*, waren aansprekende ingredienten van de Defensienota 1974. Op de defensieuitgaven zou worden bezuinigd: de Partij van de Arbeid had dat hoog in haar vaandel staan.

Met de taakspecialisatiestudie van de *NAVO* had de luchtmacht een forse stap gezet op weg naar aanschaf van een nieuw toestel. Omdat in de overigens telkenmale uitgestelde Defensienota een financiële planning was opgenomen die zich over tien jaren uitstrekte, ontstond een financiële buffer die ruim voldoende was voor de aanschaf van een vervanger van de *Starfighter*. Maar dat betekende niet dat de aanschaf van een nieuw toestel een gelopen race was. Na de oliecrisis van 1973 moest het kabinet op zoek naar ombuigingen, Haags jargon voor het verminderen van uitgaven. De luchtmacht had er alle belang bij dat de aanschaf van een nieuw toestel niet zou worden doorkruist door zulke nieuwe bezuinigingen. Om die reden werd een 'plan de campagne' uitgedacht om met andere landen de uitkomsten van de taakspecialisatiestudie om te zetten in een gezamenlijke aanpak bij de aanschaf van nieuwe toestellen voor deze landen. Maar in plaats van Nederland nam Noorwegen het initiatief. Daardoor raakte de Nederlandse minister van Defensie de regie over de besluitvorming kwijt. De luchtmacht nestelde zich in het internationale samenwerkingsverband en nam daar door de hooggewaardeerde inhoudelijke inbreng van onder meer luitenant-generaal ir. Herman Stokla en luitenant-kolonel ir. Ab Hidma al snel een sleutelpositie in.

Binnen dit consortium bestond geen eenstemmigheid. Voor de Nederlandse luchtmacht stonden militair-operationele en technische kwaliteiten van het te kiezen toestel voorop, voor België waren dat de technische en industrieel-economische kenmerken van het nieuwe toestel. Om de meer politieke kanten van zo'n beslissing tot hun recht te laten komen had Vredeling oud-ambassadeur Dirk Spierenburg gevraagd de leiding op zich te nemen van een interdepartementale werkgroep. Ook daarin kon de luchtmacht een hoofdrol vervullen. Het secretariaat was in handen van de luchtmacht. De voorzitter was voor zijn informatie voor een groot deel afhankelijk van de luchtmacht. Aan het hoofd van het commissariaat voor militaire productie, dat het ministerie van Economische Zaken in deze interdepartementale werkgroep vertegenwoordigde, kwam een opperofficier van de luchtmacht te staan.

De interdepartementale werkgroep slaagde er niet in om een 'countervailing power' te zijn voor de luchtmacht. Andere mogelijkheden om in de aanschaf van een nieuw toestel te voorzien, zoals door inschakeling van vliegtuigfabrikanten in Europese landen werden door de luchtmacht terzijde geschoven. Voor een deel speelde daarbij de mislukte deelname aan het *MRCA*-project ook mee.

De positie van minister Vredeling was sterk, maar verloor gaandeweg aan kracht. Hij wilde een besluit over de vervanging pas nemen op het moment dat duidelijkheid zou bestaan over de financiele planning die in de Defensienota voor de periode 1975-1984 zou worden vastgelegd. Aan de ene kant paste de luchtmacht het door haar benodigde bedrag aan aan de financiele ruimte in de Defensienota. Aan de andere kant was het becijferen van de kosten van het nieuwe toestel bij voorbaat een slag in de lucht: dat nieuwe toestel bestond immers met uitzondering van de *Viggen* niet. Ook de eventuele opbrengsten, de industrieel-economische compensatie, waren in deze fase nog een groot vraagteken.

Met de verschijning van de Defensienota had de luchtmacht een belangrijke slag geslagen. Aan de onzekerheid over de vraag of de *Starfighter* wel zou worden vervangen was een ondubbelzinnig einde gekomen. Met de *Cobra* diende zich een toestel aan dat aan de wensen van de luchtmacht in alle opzichten voldeed. Ook bezien vanuit de taakspecialisatiestudie van de *NAVO*. Zo werd een dam opgeworpen tegen andere overwegingen, zoals het (politieke) belang van Europese samenwerking en de betekenis van industrieel-economische compensatie.

9. In troebel Haags water Binnenlands-politieke druk (augustus 1974-september 1974)

9.1 Moord met voorbedachte rade aan het Zwarte Pad

Een matige zomerdag eind augustus. Droog, een beetje zon maar te koud voor het strand. Veel gebeurde er niet in het Tweede Kamergebouw op woensdag 28 augustus 1974. De Vaste Commissie voor Buitenlandse Zaken sloot haar vergadering om half zes af. Behalve de voorzitter, Piet Dankert, en de griffier, Willem-Hendrik de Beaufort, nam alleen oud-minister van Defensie en op dat moment lid van de Tweede Kamer, Hans de Koster, aan de vergadering deel. De Koster kwam bij het weggaan een journalist tegen, die heel opgewonden over "een merkwaardig interview" met Henk Vredeling sprak. De Koster liep het Tweede Kamergebouw uit om het laatste voorradige exemplaar van het weekblad *Vrij Nederland* met daarin het interview met Vredeling te bemachtigen. De eigenaar van de krantenkiosk op het Plein was stomverbaasd over de grote snelheid waarmee hij die middag al door zijn voorraad exemplaren van *Vrij Nederland* was heen geraakt. "Er komen uit dat gebouw [Defensie] steeds groepen mensen, die *Vrij Nederland* kopen en het ter plaatse gaan lezen. Wat is er aan de hand?", zo vroeg de kioskhouder aan De Koster.[1]

De Koster geloofde zijn eigen ogen niet. De kop boven het interview klonk als een afscheidsbrief: "Ik hoor nu tot het soort waar ik zelf zo de schurft aan had."[2] Daaronder vet gedrukt een citaat dat leek op Vredelings definitieve vaarwel van de Partij van de Arbeid: "Ik pleit voor het goed recht van arbeiders niet te weten waar Guinee-Bissau ligt". Dan een persoonlijke grief tegen Jan Pronk: "Dat is een élitedenker, een Corps-pik." Verderop in de tekst veegde Vredeling de vloer aan met Den Uyl: "Joop den Uyl is de grootste nationalist, die er bestaat. Dat heb ik hem recht in zijn smoel gezegd, in een ministerraadsvergadering." De secretaris-generaal van de *NAVO*, Joseph Luns, was Vredelings volgende slachtoffer: "Die man irriteert me zo geweldig. Als ik de vent nog één keer voor m'n voeten krijg, schop ik hem de goal in. Hij praat naar dat-ie verstand heeft en dat is niet veel." Vredeling ging door: "M'n ambtenaren…als het moet loop ik over al die lui heen. Max van der Stoel niet. Ik geef de aanwijzingen. Defensie Planning Questions van de *NATO* daarvan vind ik dat ik dat zelf moet doen. Nee, zeiden ze van Buitenlandse Zaken. Die denken dat ze alles te vertellen hebben. Ik was zo ontzettend kwaad. Ik ben daar zo mordicus tegen. Baron van hier tot gundert, laat ze barsten. Max van der Stoel loopt er achter aan met z'n bekkie. Krijgt-ie daarvoor 120.000 per jaar."

En alsof dat alles nog niet genoeg was, vergeleek Vredeling DS'70 met de fascistische partij van Benito Mussolini: "Ik zei jullie beweging is er een die de treinen op tijd laat rijden. Je weet waar dat op slaat? Op Mussolini." Voor de *NAVO* was Vredeling geen vurig pleitbezorger: "Ach, ik ben ook een beetje tegen de *NATO* in de zin dat het een Fremdkörper is. In feite is het Amerika. We zouden zelfstandiger de zaken moeten bekijken." Maar Vredelings Europese verknochtheid kende grenzen: "Ik ben betrekkelijk anti-Duits zoals je weet." Op verschillende plaatsen in het interview zinspeelde Vredeling op een vertrek uit het kabinet-Den Uyl: "Ik heb het gevoel dat ik moet aftreden na dit interview."

In het Tweede Kamergebouw zocht *Den Haag Vandaag* de fractievoorzitter van de Partij van de Arbeid, Ed van Thijn, op. Van Thijns reactie was: de Tweede Kamerfractie zou Vredeling niet laten vallen.[3] Even later kreeg Van Thijn bezoek van een ongebruikelijke gast. Als minister-president was Den Uyl nooit meer naar zijn oude werkkamer teruggekeerd. Als overleg tussen hem en Van Thijn nodig was, maakte Van Thijn de tocht naar Den Uyl. Den Uyl had dit keer

een goede reden om zijn hoofd bij Van Thijn om de deur te steken: “Joop wou van hem af”. Maar Den Uyl was te laat. “Het spijt me, maar ik heb [voor de televisie] al wat anders gezegd”, aldus Van Thijn.[4]

Samen met partijvoorzitter Van der Louw had Van Thijn al afgestemd hoe op het “ongebruikelijke interview van een politicus op zo’n post” moest worden gereageerd.[5] “Toen Vredeling minister werd, wisten we, dat hij niet zou optreden als een computerpoliticus die zijn woorden op een goudschaaltje weegt”, zo haalden Van Thijn en Van der Louw al wat kou uit de lucht. Vervolgens werd de politieke hoogtezon aangezet: “Overigens zijn wij van mening dat elk vogeltje zingt zoals het gebekt is en Vredeling is bepaald geen nachtegaal.”

Het interview van Vredeling met Bibeb vond plaats bij haar thuis, aan de Scheveningse boulevard. Zij kwam in haar interviews goed beslagen ten ijs en kon gemakkelijk het vertrouwen van haar gesprekspartner winnen. Haar “onweerstaanbare vleierijen” trokken de geïnterviewden gaandeweg het gesprek of de voor het uiteindelijk te publiceren interview benodigde twee of drie gesprekken over de streep.[6] Ze was in haar interviews de ‘Sirene aan het Zwarte Pad’. Het interview met Bibeb was in de woorden van Vredeling “moord met voorbedachte rade.”[7] Vredeling deed de gewraakte uitspraken weloverwogen: alleen van de uitspraken over Max van der Stoel had hij dertig jaar later spijt.[8] Ook zijn woordvoerder, Ab Sligting, heeft Vredeling achteraf gezien tekort gedaan. Sligting werd van de domme gehouden en het interview verscheen volgens Vredeling voor de vertrouweling van Den Uyl als een donderslag bij heldere hemel. Vredeling had Sligting “in zijn beroepseer aangetast”.[9] Op het na het verschijnen van het interview weer tot leven gewekte Binnenhof was Sligting mikpunt van spot, wat de directeur voorlichting van het ministerie van Defensie pareerde met zijn stellig verkondigde voorspelling dat de dagen van Henk Vredeling als minister waren geteld.[10]

“Vredeling heeft zelf gebeld om te worden geïnterviewd. Ik had in die tijd een reeks interviews met politici en hij wilde in die serie aan de beurt komen”, aldus Bibeb, de ‘nom de plume’ van mevrouw Elisabeth M. Lampe-Soutberg. Vredeling zou – zo liet hij Bibeb weten - geen blad voor de mond nemen en daagde Bibeb zelfs uit: “In het telefoongesprek kondigde hij aan dat ik toch niet alles zou durven opschrijven wat hij wilde vertellen. Maar dan kende hij me nog niet, heb ik hem gezegd.” Het interview nam de hele avond en een deel van de nacht in beslag. “Pas om vier uur ’s ochtends vertrok Vredeling”, aldus Bibeb. Ondanks het late tijdstip vloeide geen drank. “Die latere verhalen over drank tijdens het interview zijn onzin. Ik drink niet. Bij het interview gebruikte ik nooit een [opname]apparaat, maar schreef ik. Hoe kun je dat nou doen met drank op. En wat Vredeling betreft: aan dronkemanspraat had ik niets.” [11]

Vredeling heeft overigens nimmer een excuus gezocht in door alcohol aangewakkerde loslippigheid. Voor publicatie van het interview bezocht hij Bibeb voor een tweede keer. Dit keer om de door Bibeb uitgewerkte tekst te autoriseren. “Alleen met de passage over iemands gezicht [Van der Stoel] had hij moeite. Verder niet,” zo herinnert Bibeb zich dat tweede gesprek. Na alle ophef over het interview bezocht Vredeling Bibeb voor een derde keer. Onder zijn arm droeg hij een dikke map met aan hem gestuurde brieven naar aanleiding van het interview. “Vooral van vrouwen, zei hij vol trots tegen mij. De meeste positief en vol begrip. Alleen Den Uyl was boos op hem geweest”, aldus Bibeb.

Boos, maar ook machteloos. Vlak voor het begin van de ministerraad spraken Den Uyl en Vredeling met elkaar onder vier ogen. Van Thijn en Van der Louw hadden het opzeggen van het vertrouwen in Vredeling vanuit de Partij van de Arbeid vakkundig afgegrendeld. Bovendien lagen er voor Den Uyl nog enkele obstakels om van Vredeling af te komen.
In de eerste plaats paste Den Uyl “enige dankbaarheid”, dat Vredeling de gang naar het Haagse Plein had gemaakt om daar zeer tegen zijn zin minister van Defensie te worden: “Vredeling zat daar niet voor zijn lol”.[12]

In de tweede plaats gold Vredeling als een buitenbeentje, een geval apart, dat van zijn hart geen moordkuil maakte. Zijn tegendraadse en omstuimige gedrag bezorgde hem ook veel 'good-will'. In de woorden van het communistische Tweede Kamerlid Marcus Bakker: "Die Henk toch."[13] Ook Den Uyl gaf daar twee dagen na verschijning van het interview in *Vrij Nederland* een fraai staaltje van. Op vrijdag 30 augustus 1974 vierde de voorzitter van de Tweede Kamer, Anne Vondeling, zijn 25-jarig jubileum als lid van de Tweede Kamer. "Anne, je was een Friese nationalist, ik ben ook een nationalist,' zo sprak Den Uyl met een knipoog naar Vredeling de jubilaris toe.[14]

In de derde plaats zou ontslag voor Vredeling voor complicaties bij diens opvolging hebben geleid. De besluitvorming over de aanschaf van een opvolger van de *Starfighter* verkeerde in een belangrijke fase. Op 9 juli 1974 verscheen de Defensienota die in september in de Tweede Kamer zou worden behandeld. Het aantrekken van een nog niet tot het kabinet horende minister zou tot uitstel van de behandeling van de Defensienota hebben geleid. Mogelijk zou zo'n van buiten afkomstige minister opnieuw gaan sleutelen aan de Defensienota. Daarnaast was Bram Stemerdink in feite de enige mogelijke, goed ingewerkte kandidaat om Vredeling op dat moment op te volgen. Maar Den Uyl zag Stemerdink niet zitten als minister.[15]

In de vierde plaats had Vredeling zijn gal gespuugd over zijn politieke vrienden in het kabinet. Door daarop snel met excuses te komen kreeg Vredeling een vrij milde behandeling van de fractievoorzitters van de KVP en ARP. Frans Andriessen vond Vredelings uitspraken "onbegrijpelijk", maar verklaarde het incident rond Vredelings interview al snel voor gesloten.[16] Den Uyl wees er in dit verband in de Tweede Kamer op dat in het interview "nauwelijks wordt gesproken over het defensiebeleid, […] maar handelt over de ontwikkeling van de mens Vredeling, zijn impulsen, zijn ervaringen, wat hem drijft en wat hem tegenstaat. Het zal een ieder die het interview heeft gelezen en er kennis van heeft genomen niet zijn ontgaan, dat het interview zich bezighoudt met ervaringen die in het leven van de heer Vredeling kennelijk van zeer insnijdende betekenis zijn geweest. Hij doet daar ook in het geheel niet verborgen over. In dat verband vallen woorden als 'gefixeerd zijn aan de oorlog', 'trauma' en dergelijke."[17] Zo ontdeed Den Uyl het interview van zijn politieke lading. Ook de VVD maakte van het interview geen halszaak voor Vredeling. Dat lag aan een mengeling van knulligheid en politiek realisme. Oppositieleider Hans Wiegel schitterde aanvankelijk door afwezigheid. Hij maakte een lange reis door Zuid-Afrika. Hans de Koster, die het laatste exemplaar van *Vrij Nederland* in het centrum van Den Haag had weten te bemachtigen, reed eerst naar huis om daar het interview te lezen. Vervolgens belde hij zijn fractiegenoot Ad Ploeg, die de defensiewoordvoerder in de VVD-fractie was. Ploeg was niet thuis en zijn familie wist niet waar Ploeg kon worden bereikt. De Koster was inmiddels tot de conclusie gekomen dat het interview politiek dynamiet was en dat op donderdag 29 augustus 1974, nog geen etmaal na verschijning van het interview, een interpellatiedebat in de Tweede Kamer moest worden aangevraagd en gevoerd.

Waarnemend fractievoorzitter Dannie Tuijnman gold als het rustpunt in de VVD-fractie. Hij hoorde De Kosters pleidooi voor een spoedige interpellatie aan, maar liet zich niet meeslepen door Vredelings voorganger. Tuijnman ging eerst maar eens in zijn woonplaats Driebergen op pad voor een exemplaar van *Vrij Nederland*, maar keerde onverrichter zake terug. Weer telefonisch overleg met De Koster, die Tuijnman passages uit het interview voorlas. Tuijnmans oren klapperden: "Hij achtte het niet uitgesloten dat hier sprake was van een interview tijdens gehele of gedeeltelijke dronkenschap."[18] Om die reden besloot Tuijnman voorlopig maar te volstaan met het stellen van schriftelijke vragen. Een eerste versie keurde Tuijnman niet goed, omdat de vragen veel te uitgesproken waren. De door De Koster ingediende algemene vragen werden de volgende dag niet goedgekeurd door de voorzitter van de Tweede Kamer, omdat ze te algemeen waren geformuleerd. Tuijnman en het toenmalige Tweede Kamerlid Frits Korthals

Altes gingen vervolgens nog eens met een fijn pennetje door de vragen, maar door het tijdsverloop ging het effect grotendeels verloren.

Tot overmaat van ramp kreeg De Koster in een ingelast fractieberaad de wind van voren over zijn handelwijze. De latere president van de Algemene Rekenkamer, Henk Koning, kon zich volstrekt niet vinden in de gang van zaken. In de fractie volgde een felle discussie over de te volgen koers. Nu het er naar uitzag dat Vredeling niet hoefde af te treden, welk doel was dan gediend met verdere stappen? Met tien tegen acht stemmen gaf de fractie groen licht voor het aanvragen van een interpellatie. De verdeeldheid binnen de fractie kwam aan het licht door lekken uit het fractieberaad. De Koster voelde zich in zijn hemd gezet en had "gezien het belang van het lek kanalen ingeschakeld die ik normaal liever niet gebruik". Daarbij stuitte De Koster andermaal op Henk Koning. Van de zo bekend geworden verdeeldheid maakte het Tweede Kamerlid Anneke Goudsmit van D66 gebruik om aan Tuijnman bij de interpellatie over het interview te vragen of deze bij de 'tien' dan wel bij de 'acht' had gehoord. "Wilt u nog weten welke kleur schoenen ik aan had?", was de tegenvraag van Tuijnman.

Maar nog was de martelgang van de VVD-fractie niet helemaal volbracht. In aanwezigheid van Tuijnman belde De Koster met minister-president Joop den Uyl. De VVD-fractie wilde eigenlijk diezelfde dag nog antwoord op de vragen van De Koster. Of een verklaring van de minister-president over dit incident. Den Uyl koos voor een tegenvraag: wat wilde de VVD nou precies? De Koster legde uit dat het hier ging om een kwestie van het kabinet, dat een dergelijk interview niet door de beugel kon en dat de VVD-Kamerleden "niet zulke koppensnellers zijn dat wij in dit stadium het politieke hoofd van Vredeling vragen." Den Uyl beantwoordde de vragen vervolgens nogal plichtmatig. Een week later voerde de Tweede Kamer een vinnig debat over het interview. Tuijnman diende in dat debat een motie in waarin hij de wijze waarop de minister-president de vragen over het interview had beantwoord afkeurde. Ed van Thijn, de PvdA-fractievoorzitter, vroeg zich af waar Den Uyl deze motie van afkeuring aan te danken had: de minister-president had immers volgens Van Thijn al geruime tijd niet meer met Bibeb gesproken. Bij monde van Marcus Bakker keerde de fractie van de Communistische Partij Nederland zich tegen deze – de volgende dag met ruime meerderheid verworpen - motie: "Uit de inhoud van en de toelichting op de motie van de heer Tuijnman begrijpen wij dat de strekking van die motie is dat de minister-president zou moeten aftreden om plaats te maken voor de heer Vredeling. Dat gaat ons nu weer net iets te ver."[19]

Den Uyl stelde kort na het telefoongesprek met De Koster het interview van Vredeling aan de orde in de ministerraad van vrijdag 29 augustus 1974. De minister-president begon aan een eindeloze inleiding over de vele zere plekken die bij hem en vele anderen na lezing van het interview waren achtergebleven. Den Uyl las zijn minister van Defensie stevig de les en hield Vredeling ook een bijbelspreuk ("Zet Heer een wachter voor mijne lippen") voor. Waarop Vredeling psalm 141:3 vervolgde met: "Behoed de deuren voor mijn mond/ Opdat er mij tot genen stond / Iets onbedachtzaams laat ontglippen."[20] Op een gegeven moment werd Den Uyl onderbroken door D66-minister Hans Gruijters van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. "Voorzitter, laten we nou gewoon vaststellen: Henk is stout geweest, Henk moet blijven."[21] Vredeling bood zijn excuses aan. Daarmee was in de ministerraad de kous af. Den Uyl concludeerde "dat er voldoende basis is voor voortgezette samenwerking in het kabinet."[22]

9.1.1. Gevaarlijk spel

"Op het eerste gezicht heeft het interview van Vredeling van vorige week in *Vrij Nederland* verbazingwekkend weinig politieke inhoud. Toch is dit meer schijn dan werkelijkheid. Want bij nader inzien valt op, dat hij zijn scherpste denigrerende opmerkingen gereserveerd heeft voor collega's, die sinds jaar en dag – allang voor de kabinetsformatie – van mening verschilden over bepaalde aspecten van de Europese politiek."[23] Waar leidde deze scherpe observatie in het hoofdredactioneel commentaar van *NRC Handelsblad* toe? Tot de slotsom dat inhoud en tijdstip

van het interview met Bibeb "nauwelijks toevallig" zouden zijn. Het interview viel immers samen met een belangrijk knooppunt in de besluitvorming over de vervanging van de *Starfighter*, een keuze tussen een 'Europese' oplossing, dan wel een 'Amerikaanse'.

De schrijver van het hoofdredactioneel commentaar doorzag – zo deed hij het voorkomen – de diepere bedoelingen van Vredeling. In ieder geval had de commentator een paar dagen oude editie van *Le Monde* onder ogen gekregen met daarin het bericht dat in Parijs enige hoop werd geput uit nou juist deze inhoudelijke kant van het interview in *Vrij Nederland*. Vervolgens wees *NRC Handelsblad* op "de veronderstelling dat het interview van ingenieur Vredeling een uiting is van meningsverschillen in het kabinet juist over deze kwestie en misschien zelfs een welbewuste manoeuvre ten behoeve van de 'Europese' oplossing." Een oplossing die *NRC Handelsblad* om politieke en economische redenen afwees. Met de *Mirage* was niet alleen een vliegtuig, maar ook "een buitenlandse politiek" te koop. Het Franse toestel was in de ogen van *NRC Handelsblad* verouderd en dus zou ook de Franse luchtmacht het toestel niet aanschaffen. En de Gaullistische politiek had "meer dan eens bewezen tekort te schieten als instrument voor de oplossing van Europa's werkelijke problemen."

Maar zo simpel was de keuze voor een opvolger van de *Starfighter* niet. Begin september werd "nogal onverwacht" een bijeenkomst van de ministers van Buitenlandse Zaken en van Defensie van België en Nederland in Den Haag gearrangeerd. Het haastig bijeenroepen van de vier ministers viel samen met de zelfverzekerde bekendmaking van Dassault dat België een aanbod was gedaan dat om politieke, industriële en financiële redenen zou worden omarmd. De aanschaf van de *Mirage* zou "een tegenwicht vormen tegen de Amerikaanse overheersing" op het gebied van de vliegtuigproductie.[24] Daarbij wees Dassault, bij monde van zijn secretaris-generaal Pierre François, op de intenties van vijf vliegtuigfabrieken in België, Duitsland, Frankrijk en Nederland om nauwer te gaan samenwerken.[25] In militair-operationeel opzicht hadden voorgangers van de *Mirage F1* hun waarde bewezen en verkeerden beide Amerikaanse concurrenten met alle onzekerheden vandien nog in de ontwikkelingsfase. De stuksprijs van de *Mirage*, op dat moment 5,5 miljoen dollar, was ook interessant. In de verkoopvoorwaarden was verder vastgelegd dat kostenstijgingen niet volledig zouden worden doorberekend. Bovendien werden "compenserende orders tot zeventig procent van het in de aanschaf te investeren bedrag gegarandeerd". Financieel en industrieel leek de *Mirage* nauwelijks te versmaden. Zeker niet in België.

De Belgische minister van Landsverdediging meende dat alle ingrediënten aanwezig waren voor een snel besluit tot aanschaf. Waarom wachten nu de omstandigheden in alle opzichten zo gunstig uitpakten? Een snelle Belgische keuze voor de *Mirage* leek onvermijdelijk. Dat zagen de Nederlandse ministers en hun adviseurs heel anders. De aandrang om al eind september 1974 te beslissen over de opvolging van de *Starfighter* schoot bij de Haagse gastheren in het verkeerde keelgat.[26] "Zoals u bekend is de Nederlandse opvatting, dat eigenlijk uitstel tot januari nodig is, omdat pas tegen die tijd een adequate vergelijking tussen de Franse en Amerikaanse aanbiedingen mogelijk is," aldus minister van Buitenlandse Zaken Max van der Stoel. Of het Franse schermen met compensatieorders tot zeventig procent van het aanschafbedrag zoveel indruk maakte, moet overigens worden betwijfeld. Op de begin september gehouden internationale militaire luchtvaarttentoonstelling in het Britse Farnborough kondigde Northrop aan tachtig procent van het aanschafbedrag van de *Cobra*-vliegtuigen te willen compenseren.[27]

De Belgische druk om vóór eind september al tot de opvolging van de *Starfighter* te besluiten konden Max van der Stoel en Henk Vredeling wegnemen door een groot aantal vragen over de technische eigenschappen van de vliegtuigen, de industriële voorwaarden, compensatie en prijs en politieke implicaties aan hun Belgische collega's voor te leggen. Tijdens een haastig ingelast spoedberaad in Den Haag op 2 september 1974 moesten Renaat van Elslande en Paul Vanden

Boeynandts erkennen dat “zowel ten aanzien van Amerikaanse als de Franse aanbieding nog een aantal principiële vragen open staan”.

De antwoorden werden in oktober verwacht: “in verband hiermee zal uitstel van de beslissingstermijn tot tenminste eind oktober gewenst zijn.” Eigenlijk was verder uitstel tot januari 1975 nodig.

9.2 Kwalijke proposities

Kort voor het Belgisch-Nederlands topoverleg ontmoette Piet Dankert Pierre François in Amsterdam. Datum: vrijdag 23 augustus 1974. Plaats van ontmoeting: het nieuwe kantoor van Jan Botterman, directeur van OFEMA, het ‘Office Francais d’Exportation de Matériel Aéronautique’. Bottermans taak was “de verkoop van de bij de OFEMA aangesloten fabrieken te bevorderen.”[28] Tot deze bedrijven hoorde Avions Marcel Dassault, waarvoor Botterman zich het vuur uit de sloffen liep. Het was de achtste, wellicht zelfs negende ontmoeting tussen Piet Dankert en de 'tweede man' van de Dassault-fabrieken in anderhalf jaar tijd. François was niet alleen een belangrijke pleitbezorger voor de *Mirage*, maar ook een voor Dankert onmisbare informatiebron.

François deed op 23 augustus 1974 uitgebreid verslag van zijn gesprek, een dag eerder, met luitenant-generaal Herman Stokla van de luchtmacht. François schatte de kansen voor de *Mirage* in Nederland niet hoog in. Juist de dag ervoor stond in *NRC Handelsblad* een uitvoerig artikel, waarin Stokla ruimschoots werd geciteerd. "Het is niet denkbaar dat de Amerikanen een ander toestel zouden kiezen dan wij," was de wat cryptische uitspraak van Stokla over de magere kansen van de *Viggen* en de *Mirage*.[29] Een keuze voor een Amerikaans toestel zou naar de mening van François rampzalig zijn. Stijgende energieprijzen en een sterk oplopende inflatie kostten de Europese landen handenvol geld. Bij een keuze voor een Amerikaans toestel zouden de Verenigde Staten de lidstaten van de *Europese Unie* deze crisis laten betalen, aldus François. Dankert werd op het hart gedrukt dat met de aanschaf van de *Mirage* Europa dat noodlot zou kunnen ontlopen.[30]

Botterman was niet aanwezig bij het onderonsje tussen zijn Franse opdrachtgever en het Nederlandse Tweede Kamerlid. Samen met zijn secretaresse boog hij zich op een andere verdieping van het kantoor over de opstelling van een gastenlijst voor een luchtvaarttentoonstelling in Farnborough. Toen Dankert op het punt van vertrekken stond liep Botterman het Kamerlid tegemoet. Bovenaan de trap op de eerste verdieping van het kantoor - zo beschreef Dankert later de gebeurtenissen - greep Botterman Dankert "op geagiteerde manier bij mijn arm en zei: "Piet, nu moet je François anderhalf miljoen vragen". Volgens Dankert had Botterman daar toen letterlijk de woorden "nu François vragen" en "anderhalf miljoen" gebruikt: “Ik heb op [Bottermans] voormelde woorden in het geheel niet gereageerd en ben naar huis gegaan, alwaar ik het gebeurde aan mijn vrouw heb verteld. Toen ik buiten [Bottermans] kantoor was gekomen, dacht ik: "Verdomme, nou begint het wéér."[31]

Dankert en Botterman leerden elkaar anderhalf jaar eerder, in januari 1973, kennen.[32] Dankert bezocht die maand twee keer Botterman in diens Amsterdamse kantoor. In deze gesprekken kwam de *Mirage* uiteraard uitvoerig aan bod. Maar Botterman trok niet alleen alle registers open over de voordelen van het Franse gevechtsvliegtuig. Hij wilde ook graag van Dankert weten hoe hij deze voordelen over het voetlicht kon brengen bij de politieke leiding van het ministerie van Defensie en collega-parlementariërs van Dankert. In dit tweede gesprek, op 26 januari 1973, nam Dankert ruim de tijd om Botterman te adviseren “welke wegen hij daartoe zou moeten bewandelen.”[33] Meteen daarop reageerde Botterman volgens Dankert met “Je hoeft dat natuurlijk niet voor niets te doen. Een aardig stukje grond in Zuid-Frankrijk zou best leuk

zijn." Dankert nam dat aanbod niet serieus, maar Botterman hield vast en probeerde volgens Dankert hem opnieuw te verleiden tot het aannemen van steekpenningen. Als Dankert geen belangstelling had voor "een aardig lapje grond", kon Botterman in ruil voor Dankerts hulp de kas van de Partij van de Arbeid spekken. Dankert had de indruk "dat het om enige tienduizenden guldens ging".

Dankerts reactie was naar eigen zeggen afwerend. Hij moest "daar eerst met de heer Van der Louw [de toenmalige voorzitter van de Partij van de Arbeid André van der Louw] over praten". Volgens Dankert had hij daarmee duidelijk laten blijken niet te zijn gediend van Bottermans voorstellen.

Botterman staakte daarop inderdaad enige tijd zijn in de ogen van Dankert irritante pogingen om de *Mirage* aan te prijzen. Botterman kon bij Dankert weing goed meer doen. Zo klaagde Dankert in januari 1974 bij François over de "opdringerigheid van Botterman". Twee keer spraken ze elkaar tijdens een lunch voor een groter gezelschap in de *T-Bird-Club* op de hoogste verdieping van het Transavia-gebouw op Schiphol en een keer, op 2 juni 1973, maakte Dankert gebruik van een speciaal voor hem naar Schiphol gevlogen *Mystère 20*-vliegtuig om die dag de jaarlijkse vliegtuigshow op Le Bourget te bezoeken. Botterman vloog mee.

Op 17 januari 1974 bezocht Dankert het Dassaultkantoor in de Parijse voorstad Vaucresson.[34] François bracht de bijna een jaar oude omkopingpogingen van Botterman volgens Dankert ter sprake: "[François] wist dat [Botterman] mij voorstellen had gedaan ("propositions" was het woord dat hij letterlijk gebruikte), maar dat ik daar niet op in moest gaan omdat dat uitermate gevaarlijk was. Hij zei mij dat wij dat soort aangelegenheden beter onder elkaar, op ons niveau, konden regelen. Hij zei mij dat zulks op absoluut veilige wijze kon geschieden en sprak in verband daarmee over nummerrekeningen in Zwitserland, die alleen bij de afzender en de ontvanger bekend kunnen worden." Dankert ging niet in "op zijn voorzichtig gestelde opmerkingen". In een ander verband schetste Dankert echter een afwijkend, veel gedetailleerder beeld van het aanbod dat François voor Dankert in petto had. François deed Dankert "de eerste suggestie van een bepaald aanbod". Dankert wees dat niet van de hand: "Ik heb daarop gezegd dat wij daar nu niet over moesten praten, maar dat dat misschien later aan de orde kon komen. Ik dacht daarbij aan *Amnesty International* en de Commissie van Internationale Juristen."[35]

Kort daarna deed François navraag naar de door Dankert genoemde Commissie van Internationale Juristen. Met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid wordt hier het toen net opgerichte *Nederlands Juridisch Comité voor de Mensenrechten* bedoeld. Het feit dat François navraag moest doen naar de precieze benaming van deze Nederlandse organisatie geeft aan dat Dankert in zijn contacten met Dassault veel verder is gegaan dan hij in het openbaar heeft doen voorkomen. Met het vinden van het bankrekeningnummer van Amnesty International had François minder moeite, maar de prille Nederlandse mensenrechtenorganisatie was financieel onbereikbaar voor de Franse vliegtuigfabrikant. Dankert speelde het spel mee: "Ik heb steeds de aanbiedingen op de lange baan geschoven, omdat ik van Dassault bijzonder interessante inlichtingen kreeg over het Amerikaanse vliegtuig. Zij lieten mij rapporten en brieven zien, die kennelijk gestolen waren, waarin onder andere werd gesproken over gebreken die de motor van de Amerikaanse vliegtuigen zou hebben. Omdat ik die inlichtingen niet wilde afsnijden, heb ik de contacten aangehouden."

En dat warmhouden van deze contacten om zo niet verstoken te blijven van voor hem belangrijke informatie was zo langzamerhand veranderd in een benauwende greep van Dassault op Dankert: "Ik heb kort [na 23 augustus 1974] over mijn ervaringen gesproken met enkele leden van mijn fractie, maar daar wist men ook niet wat ik ermee aan moest. Ik heb er enige tijd over lopen dubben."[36]

Op 30 augustus 1974 sprak Dankert de Nederlandse correspondent van het Franse dagblad *Le Monde*, Philip Freriks, in *Perscentrum Nieuwspoort*. Freriks combineerde dit correspondentschap met zijn functie als verslaggever voor het actualiteitenprogramma van de VARA *Achter het Nieuws* en publiceerde ook regelmatig in de *Haagse Post*. Dankert zat met een probleem, zo liet hij Freriks weten: hij had geen enkel bewijs in handen. Een week later, op 6 september 1974, spraken Dankert en Freriks uitvoeriger. Dit keer bij Piet Dankert thuis.[37] Weer liet Dankert niet veel los: "zolang hij geen bewijzen op tafel kon leggen (er waren immers geen getuigen) vond hij het beter om de zaak voor zich te houden want een proces wegens smaad zou hij in zo'n geval verliezen en hij wilde nu juist Dassault 'erbij lappen'. Vandaar ook zijn weigering om in dat stadium voor de tv-camera's te verschijnen."

Freriks schreef naast een nieuwsverslag van de reis van Vredeling naar Parijs om daar over de vervanging van de *Starfighter* te spreken "een kadertje" met als kop 'Compensation'.[38] Half serieus, half badinerend roerde Freriks in dat artikel de verlokkingen van reizen naar Frankrijk, Zweden en de Verenigde Staten aan. Tegelijkertijd plaatste hij de opmerking dat dergelijke snoepreisjes en andere 'pots-de-vin' (steekpenningen) in Nederland zelden tot enig resultaat leidden. Desondanks waren parlementariërs grote geldsommen aangeboden in ruil voor hun steun aan een bepaald toestel. Als ze niet wilden horen van zulke 'compensatie', dan werd het aanbod gedaan om hun politieke partij financieel te steunen. Dankerts naam werd zorgvuldig vermeden.[39] In zijn gesprek met Freriks noemde Dankert ook geen bedragen of andere, meer specifieke omschrijvingen van wat bij de omkooppogingen aan de orde was geweest.[40] Veel wilde Dankert niet kwijt: Freriks schreef zijn kadertje grotendeels op de tast. "Dankert wilde wel wat kwijt, maar heeft me toen lang niet alles verteld", zo stelde Freriks later vast.[41]

De opzet van Dankert was dat het artikel in *Le Monde* "het balletje in Frankrijk" aan het rollen zou brengen en dat "via *Le Monde* deze geschiedenis in Frankrijk zou worden opgerakeld."[42] Daarbij had hij ook zijn vizier gericht op België, waar allerlei verhalen de ronde deden over politici die voor hun steun aan de Mirage bedragen tussen de een en drie miljoen Franse Francs (350.000 tot 700.000 gulden) zouden hebben ontvangen. In zijn gesprek met Freriks vroeg Dankert dan ook om de Brusselse correspondent van *Le Monde* in te schakelen bij het uitspitten van deze kwestie.[43] Maar het pakte voor Dankert anders uit. Hij was een gevaarlijk spel begonnen, zonder te beseffen dat hij in een enorm web verstrikt zou raken: "Ik ben in de berichtgeving van *Le Monde* erg teleurgesteld. In plaats van een artikel [dat zou leiden tot een Frans onderzoek] plaatste zij een klein roddelberichtje en daarna brak hier de herrie los."

9.3 Herrie in Den Haag

Niet – zoals de opzet was - in Frankrijk of in België, maar in Den Haag sloeg het vuur in de pan. "Het leuke sfeerstukje over Den Haag ten tijde van de bittere strijd om de 'order van de eeuw' werd in eerste instantie door niemand als een spectaculaire onthulling gezien," noteerde Freriks droogjes in een terugblik op de door hem zelf aangezwengelde affaire.[44] Pas na twee dagen, op donderdag 12 september, kwam de vaart erin. *De Waarheid*, het dagblad van de Communistische Partij Nederland, rook als eerste Nederlandse krant onraad en stroopte de mouwen op. Onder de kop 'Omkoping in Den Haag' deed *De Waarheid* een greep uit het "het doorgaans gezaghebbend genoemde Franse dagblad *Le Monde*" en onthulde "dat het in onderonsjes [tussen Kamerleden en vertegenwoordigers van vliegtuigfabrieken] niet blijft bij het drinken van een borrel en het afsteken van een verkooppraatje." *De Waarheid* vroeg zich af waarom de door "intriges van de grote wapenfabrikanten" belaagde Kamerleden "aan de omkooppogingen geen ruchtbaarheid hadden gegeven". En uiteraard was *De Waarheid* ook geïnteresseerd in de politieke partijen, die in aanmerking kwamen voor een gift uit deze hoek.

Het bericht in *De Waarheid* sloeg op het Binnenhof in als een bom. De ondervoorzitter van de Vaste Commissie voor Defensie van de Tweede Kamer, Bas de Gaay Fortman, achtte "onmiddellijke bespreking" gewenst.[45] Joop van Elsen, de voorzitter van de Vaste Commissie, bevond zich in het gezelschap van een parlementaire delegatie in Damascus. Van de meer dan twintig leden van de commissie spoedden zich zeventien naar de haastig bijeengeroepen vergadering.[46] De Gaay Fortmans besluit om op stel en sprong bijeen te komen schoot bij veel leden in het verkeerde keelgat. Klaas de Vries, het VVD-kamerlid Ad Ploeg en merkwaardig genoeg ook de CPN-er Joop Wolff hadden eigenlijk geen behoefte aan uitgebreid napraten over de artikelen in *Le Monde* en *De Waarheid*. Volgens het Tweede Kamerlid van de Partij van de Arbeid Hans Kombrink zaten de Kamerleden hun tijd te verdoen. Zelfs als zou worden nagevraagd wie ooit zou zijn benaderd door vliegtuigfabrieken, dan zou hij twijfelen aan "het gewicht van de ontkenning".

Het in alle haast bij elkaar roepen van de Tweede Kamerleden was een lelijke streep door Dankerts rekening. Dankert wist dat het een kwestie van tijd was totdat alle schijnwerpers zich op hem zouden richten. Dankert koos - bij gebrek aan bewijsmateriaal – er vooralsnog voor om stommetje te spelen. In de artikelen in *Le Monde* en *De Waarheid* was – daar wees hij fijntjes in de bijeenkomst op 12 september 1974 op – sprake van 'leden'. De Vaste Commissie als zodanig was niet in het geding gebracht en had dus ook geen rol te spelen in deze kwestie. Oud-minister jonkheer Mauk de Brauw bestreed de laconieke stellingname van zijn collega's. Hij vond de beschuldigingen dermate zwaar, dat hij het presidium van de Tweede Kamer in overweging wilde geven om een "juridisch onderzoek te bevorderen."

Veel steun kreeg de DS'70-er niet. Willem Scholten, de latere minister van Defensie en vice-voorzitter van de Raad van State, twijfelde aan de juistheid van het bericht in *Le Monde*. Die krant had "de reputatie serieus te zijn, maar blijkt herhaaldelijk fout te zijn." Hij zag dan ook niets in een verklaring van de commissie: "Ook geen verklaring is niet best, maar minder erg." Dankerts collega en politieke geestverwant Klaas de Vries sloot zich daarbij aan. Om als commissie met een verklaring te komen, moeten "we eerst meer weten wat *Le Monde* weet." Weer hield Dankert zijn kaken stijf op elkaar. Ook het VVD-Kamerlid Ploeg bemoeide zich met het gesteggel over de vraag of de commissie een reactie op de berichtgeving in *Le Monde* en *De Waarheid* zou moeten geven. Hij vond zo'n reactie "geen taak voor de Commissie, maar een zaak van individuele leden." Daar sloten de meeste leden zich bij aan. Waarnemend voorzitter De Gaay Fortman werd op pad gestuurd om de massaal toegestroomde journalisten uit te leggen dat "het niet op haar weg ligt om [als commissie] commentaar te geven op beschuldigingen jegens derden, met name buitenlandse vliegtuigfabrieken."[47]

De vraag of inderdaad Kamerleden waren benaderd met aanbiedingen voor luxereizen, geld voor henzelf of voor hun politieke partij leidde tot uiteenlopende reacties. Willem Scholten vond "het uiterst onwaarschijnlijk dat een bepaalde fabriek zich met zulke riskante praktijken zou inlaten." Merkwaardig genoeg was Dankert buiten de vergaderzaal veel spraakzamer. In het *NOS-journaal* op 12 september 1974 gaf hij toe dat hij persoonlijk wel eens in een situatie was geraakt waarbij hij dacht: "Als ik nu nog iets verder ga, dan komt er wel iets uit." Hij was nooit verder gegaan, zo liet hij daarop volgen. Maar hoe de vork in de steel zat, kon Dankert niet goed uitleggen: "Ik neem aan, maar dat is nooit geconcretiseerd, want dan zit je al in de sfeer van de omkoping, dat het wel om geld gegaan zal zijn…"[48] Maar omkoping, nou nee. Het door hem zelf in de wereld geholpen bericht in *Le Monde* was volgens hem "een opgeblazen zaak".

Met zoveel heisa in Den Haag kwamen bij Wim Keja, lid van de Tweede Kamer voor de VVD en woordvoerder defensiepersoneelsbeleid van zijn fractie wat vage herinneringen naar boven. Op het moment dat De Gaay Fortman op 12 september 1974 besloot tot het bijeenroepen van de Vaste Commissie voor Defensie om de berichten over omkoping te bespreken haalde Keja thuis, in Landsmeer, zijn beste pak uit de kast. Keja was samen met zijn vrouw uitgenodigd

voor een 'house-warming' feest ten huize van fractievoorzitter Hans Wiegel aan de Amsterdamse Leidsegracht. Wiegel ontving daar alle leden van zijn fractie met hun partners. Bij Keja ging naar aanleiding van het telefoontje van griffier Hubert een luide bel rinkelen. Wanneer het nou precies was, kon Keja zich niet meer herinneren. Het was volgens hem begin 1973. In het *House of Lords* aan de Korte Poten in Den Haag was Keja uitgenodigd door Jan Botterman om onder het genot van een hapje en drankje de vele goede kanten van de *Mirage* te bespreken. Al snel merkte Botterman dat Keja nauwelijks geïnteresseerd was in de miraculeuze capaciteiten van de *Mirage*. Botterman schakelde over naar een veel algemener politiek onderwerp: de kansen van de VVD bij de eerstkomende verkiezingen. Keja veerde op en sprak begeesterd over de gunstige vooruitzichten voor de VVD. Dat kwam nou goed uit, was de reactie van Botterman: "Want Botterman voelt zich al sinds zijn kindsheid tot in al zijn vezelen een waarachtig liberaal, en de beginselen die hem nastaan, vindt hij in geen groepering als in juist nu de VVD. Heerlijk, deze bloei van het liberalisme, verzucht hij. Dient deze bloei niet met alle mogelijke middelen te worden bevorderd?"[49]

Bij Keja drongen de ware bedoelingen achter deze vraag niet meteen door. Botterman raasde in Keja's herinnering door en verklaarde "best bereid te zijn zijn gesprekspartner zo'n dertigduizend gulden ter hand te stellen." Pas toen brak Keja het gesprek af: "Maar dat kun je helemaal niet maken, man!"

In plaats van meteen naar Den Haag te vertrekken om aan de ingelaste vergadering van de Vaste Commissie voor Defensie deel te nemen pakte Keja de telefoon om zijn collega Ad Ploeg over het voorval met Botterman te informeren. Na het telefoongesprek vertrokken Keja en zijn echtgenote naar het feestje van VVD-fractievoorzitter Hans Wiegel. Ploeg spoedde zich naar de bijeenkomst van de Vaste Commissie voor Defensie, maar zweeg over wat Keja hem kort daarvoor had gemeld.

Het nieuws over mogelijke steekpenningen voor Tweede Kamerleden werd al snel volledig overschaduwd door de precies 24 uur later plaatsvindende gebeurtenissen op enkele honderden meters van het Binnenhof. Op vrijdag 13 september om 16.28 uur kwam bij de meldkamer van de Haagse politie in gebrekkig Nederlands het bericht binnen dat in de Franse ambassade aan het Smidswater "een Japanner met een pistool" was binnengedrongen. Drie leden van het 'Japanse Rode Leger' gijzelden vanaf dat moment elf medewerkers en bezoekers van de Franse ambassade, waaronder ambassadeur graaf Jacques Senard.

Op dinsdag 17 september, de dag van de ontknoping van de gijzeling, was het Prinsjesdag. De Gouden Koets bleef in de Koninklijke Stallen en koningin Juliana en prins Bernhard arriveerden bij de Ridderzaal voor het uitspreken van de Troonrede in een hofauto. Even daarvoor vroeg Piet Dankert belet bij de voorzitter van de Tweede Kamer, Anne Vondeling.

Bij de voorzitter van de Tweede Kamer tilde Dankert een tipje van de sluier op. Het begon nu een enkeling te dagen dat Dankert de bron van *Le Monde* was. Maar echt opening van zaken gaf hij nog steeds niet. Wilde dat ook niet zolang harde bewijzen ontbraken.

Na het gesprek met Dankert belde Vondeling met de vooraanstaande jurist Gerard Langemeijer. Deze adviseerde hem alle leden van de Tweede Kamer te vragen of zij waren benaderd met lucratieve voorstellen. Vondeling nam de raad van Langemeijer over. De volgende ochtend vonden alle Kamerleden een vertrouwelijke brief van hun voorzitter in de postvakjes. Of ze voor vrijdag 20 september om twaalf uur Vondeling wilden informeren over hun eventuele ervaringen. Keja besloot met zijn ervaringen met Botterman voor de draad te komen.

Op 24 september meldde Vondeling aan Keja dat "na een eerste vaag geval [Dankert]" nog meer Kamerleden zich hadden gemeld. Dat vond Vondeling wel aangenaam voor Keja, "omdat

u anders alleen was komen te staan".[50] Vondeling doelde daarbij op Joop van Elsen, die hem zou hebben verteld dat hij in contacten met vertegenwoordigers van SAAB, de fabrikant van de *Viggen*, had opgevangen dat SAAB flink wat geld had gestoken in het gevecht om een kleine Belgische order voor een lestoestel.[51] Vondeling vatte dat op als een betaling van steekpenningen aan Belgische ambtenaren, maar Van Elsen wees de voorzitter van de Tweede Kamer er kort daarna op dat sprake was van een misverstand tussen hen beiden. Vondeling had Van Elsens opmerking over de gang van zaken anders uitgelegd dan door Van Elsen bedoeld.

Op 26 september stuurde Vondeling een brief aan de minister van Justitie Dries van Agt, met het verzoek een onderzoek naar de in de media zo uitvoerig belichte omkooppogingen te laten instellen. Een paar dagen later besloot Van Agt tot een 'fact-finding onderzoek', waarmee op 8 oktober 1974 de Commissaris der Rijkspolitie A.J. Knijff en de Officier van Justitie mr. R.A. Schimmel werden belast. Een van de eersten die zij opzochten was Bas de Gaay Fortman, die als ondervoorzitter van de Vaste Commissie voor Defensie besloten had tot een spoedberaad op 12 september 1974. In dat gesprek liet De Gaay Fortman elke schroom varen die hij tijdens het door hem voorgezeten overleg wel in acht had genomen. Hij begreep het wel waarom "iemand van de VVD is benaderd." Hij wees Knijff en Schimmel erop dat "de Luchtmachtstaf heeft gekozen voor het Amerikaanse vliegtuig en daarom ook de VVD, omdat de generaals lid zijn van de VVD." Ook de betrokkenheid van Dankert vond De Gaay Fortman "wel begrijpelijk". Dankert was immers "op voet van tutoyeren met Minister Vredeling, bovendien heeft hij een Franse vrouw en komt daardoor veel in Frankrijk."[52]

Keja verklaarde, twee dagen later, dat hij het aanbod van Botterman resoluut van de hand had gewezen. Botterman, in een gesprek met Knijff en Schimmel op 22 oktober 1974, ontkende categorisch Keja een aanbod van welke aard dan ook te hebben gedaan. Maar Keja ondergroef de geloofwaardigheid van zijn eigen verklaring, die hem overigens nimmer voor hoor en wederhoor en voor ondertekening is voorgelegd, door twee onjuistheden. Zo meende Keja dat zijn gesprek met Botterman, tijdens een lunch in het *House of Lords*, "begin 1973" zou hebben plaatsgevonden. Daarmee sloeg Keja de plank volledig mis, want in die periode was wel sprake van een moeizame kabinetsperiode, maar de verkiezingen, waarvoor Bottermans gift bedoeld was, vonden pas ruim een jaar later, op 27 maart 1974, plaats. Enige verwarring met de gemeenteraadsverkiezingen was ook uitgesloten: die vonden op 29 mei 1974 plaats. Keja beweerde daarnaast bij hoog en laag dat hij alleen in het gezelschap van Botterman had verkeerd. Botterman had de rekening van de lunch met Keja bewaard om deze als onkosten op te voeren bij zijn opdrachtgever. Zo kon hij aantonen dat hij op 1 maart 1973 met Keja en een derde persoon in het *House of Lords* had geluncht. Naar zijn zeggen was dat Ad Ploeg. Op 24 oktober 1974 meldde Ad Ploeg dat hij in zijn agenda een lunchafspraak met Botterman had gevonden. Datum: 1 maart 1973. Van wat daar was besproken kon hij zich "weinig herinneren."

Vervolgens richtten Knijff en Schimmel hun vizier op Dankert. Als Keja's geheugen hem op essentiële punten in de steek liet, hoe zat het dan met Dankert?

Dankert gaf in zijn gesprek met commissaris Knijff en Schimmel een gedetailleerd overzicht van zijn contacten met vertegenwoordigers van Dassault. Navraag bij onder andere Botterman leerde Knijff dat Dankerts overzicht vrij nauwkeurig was.[53]

Schema 9.1 Overzicht van contacten tussen Dankert en vertegenwoordigers van Dassault

Bron	Wanneer?	Wie zijn aanwezig?	Waar?
Dankert	15 januari 1973	Botterman en Dankert	Amsterdam
Dankert en Botterman	26 januari 1973	Botterman en Dankert	Amsterdam
Botterman	30 januari 1973	Botterman, François en Dankert	Amsterdam
Dankert en Botterman	31 januari 1973	Botterman, François en Dankert	Den Haag

Dankert en Botterman	2 juni 1973	Botterman en Dankert	Schiphol en Le Bourget
Dankert en Botterman	7 juni 1973	Botterman en Dankert	Den Haag
Dankert	21 juni 1973	François en Dankert	Parijs
Dankert en Botterman	22 augustus 1973	Botterman en Dankert	Schiphol
François	23 augustus 1973	François en Dankert	Niet vermeld
Botterman	5 oktober 1973	Botterman, François en Dankert	Schiphol
Botterman	14 november 1973	Botterman en Dankert	Den Haag
Dankert	22 november 1973	François en Dankert	Den Haag
Dankert en Botterman	16 en 17 januari 1974	Botterman en niet met naam genoemde contacten Dassault met Dankert	Parijs en Bordeaux
Dankert	"kort daarna"	François en Dankert	Onbekend
Dankert	"eind december 1973 of begin januari 1974"	François en Dankert	Parijs
Botterman	14 maart 1974	Botterman en Dankert	Den Haag
Dankert en Botterman	28 maart 1974	François, Vallières, Van Elsen en Dankert	Den Haag
Dankert	22 april 1974	François	Parijs
Dankert	18 of 19 juni 1974	"Dassaultmensen" en Dankert	Parijs
Dankert, Botterman en François	23 augustus 1974	François, Botterman en Dankert	Amsterdam

Bij dit overzicht moet worden opgemerkt dat het geenszins gaat om louter afzonderlijke gesprekken. Een aantal ontmoetingen, onder andere op 22 november 1973, vonden plaats in grotere gezelschappen. Op 22 november 1973 bij voorbeeld tijdens een een diner in de residentie van de Franse ambassadeur.

Maar de uitgebreide reeks aan ontmoetingen en besprekingen met vertegenwoordigers van Dassault riep bij Knijff en Schimmel ook vragen op. Welk doel dienden de frequente contacten? Volgens Dankert had hij "formeel gesproken weinig invloed" op de door zijn partijgenoot Vredeling te maken keuze bij de opvolging van de *Starfighter*. Maar toch had Dankert "de indruk dat naar mij wordt en werd geluisterd. De enige parlementariër die op het stuk van de opvolging van de *Starfighter* een vergelijkbare invloed had, was Van Elsen."[54] Dat naar hem werd geluisterd en dat hij in deze gesprekken gewicht in de schaal kon leggen, had Dankert onder meer te danken aan zijn intensieve contacten met vertegenwoordigers van Dassault.

Over deze laatste kant van zijn contacten met Dassault zweeg Dankert aanvankelijk. Maar zo manoeuvreerde hij zich zelf in een onmogelijke positie. Om de aandacht van hemzelf af te leiden begon hij de affaire nu eens te bagatelliseren, dan weer kwam hij beetje voor beetje voor de draad: "De kranten hebben een beetje gesuggereerd alsof er door iemand een concreet aanbod gedaan zou zijn. Dat is bepaald niet het geval. Die agent heeft dat ook echt niet gedaan."[55] Nog dezelfde dag liet Dankert zich echter in een gesprek met Han Hansen van *de Volkskrant* ontvallen dat "J. Botterman geprobeerd [had] hem om te kopen. In bedekte termen is hem een bedrag geboden van een tot anderhalf miljoen gulden, zo verklaarde Dankert."[56] Door zo te draaien riep Dankert vragen op. "Waarom heeft u zelf niet de zaak onmiddellijk bij de justitie aangekacheld?, vroeg een radioverslaggever hem op dag voor zijn gesprek met commissaris Knijff en officier van justitie Schimmel.[57] Het dagblad *Trouw* vroeg zich af of Keja en Dankert "strafbaar zijn omdat zij niet direct aan de justitie hebben gemeld dat men hen voor een omkooppoging had benaderd."[58]

Nog pijnlijker voor Dankert was een dubbelinterview van VARA's *Achter het Nieuws* op 17 oktober 1974 met Pierre François en hemzelf. Niet alleen schond Dankert hiermee de die dag

met Schimmel gemaakte afspraak zich tijdens het onderzoek te onthouden van verdere mededelingen over de hele affaire. Hij werd ook door François, die Dankert consequent met 'Chèr Piet' aansprak, flink afgedroogd. François herinnerde Dankert eraan dat Dankert zelf na het op gang brengen van de publiciteit over de omkoping François "de geruststelling had gegeven dat het rumoer vanzelf wel weer zou stoppen."[59] Hieruit bleek ook dat Dankert zijn contacten met François had voortgezet na de beruchte ontmoeting in Amsterdam op 23 augustus 1974. Dankert moest verder met het schaamrood op de kaken toegeven dat hij zonder scrupules gebruik had gemaakt van het *Mystere*-straalvliegtuig van Dassault om naar Frankrijk te vliegen. Philip Freriks voerde het dubbelinterview en hoorde het hoofdschuddend aan. Daarover werd volgens Freriks gesproken in de trant van "tsjonge, tsjonge, nou, nou, nou."[60] Dankerts geloofwaardigheid kreeg nog een extra knauw toen François zijn handen ten hemel hief en als volgt uithaalde: "Al anderhalf jaar geleden heeft Piet gezegd dat hij voor de [*Mirage*] was. Waarom zou ik hem geld bieden voor iets wat hij al lang wilde?"

Hij probeerde later om zijn oorspronkelijke opzet (een onderzoek in Frankrijk aanzwengelen) te doen slagen door een verslaggever van *Le Canard Enchaîné* in vertrouwen te nemen. Ongelukkigerwijs was deze verslaggever bij het *Algemeen Dagblad* collegiale hulp gaan halen om het gesprek met Dankert voor te bereiden. Terwijl Dankert en de Franse journalist in een druk gesprek verwikkeld waren, probeerde de ook aanwezige verslaggever van het *Algemeen Dagblad* voor hem saillante nieuwtjes op te vangen. De drie spraken verder af dat publicatie pas op woensdag 16 oktober 1974 zou geschieden. Het *Algemeen Dagblad* hield zich daar niet aan en publiceerde een dag eerder in grote koppen dat het bij de omkoping om anderhalf miljoen gulden ging. Weer kwam het nieuws uit Nederland. Dankerts tweede poging om de affaire in Frankrijk in beweging te krijgen mislukte daardoor jammerlijk.[61] *Le Canard Enchaîne* gaf hoog op van zijn bron: "Consideré comme ministrable, l'un des leaders de l'aile droite du parti socialiste, président de la commission des Affaires étrangères, membre de la commission de la Défense, il est consideré comme l'un des parlementaires les plus compétents en matiere de technique aéronautique."

De afloop van de affaire-Dassault was voor Dankert buitengewoon zuur. Schimmel stelde op 25 oktober 1974 aan de Haagse Procureur-Generaal voor dat "deze zaak verder [zal] moeten worden uitgezocht. De aanwijzingen zijn zo sterk dat afzien van verder onderzoek niet verantwoord is." Bijna anderhalf jaar later, op 10 februari 1976, werd Jan Botterman voorgeleid als verdachte voor de Arrondissementsrechtbank in Amsterdam. Een paar dagen eerder was bekend geworden dat Lockheed aan een "hooggeplaatste Nederlander" steekpenningen had betaald. Met deze persoon werd prins Bernhard bedoeld. Bij de geboorte van de Lockheed-affaire ging de Dassault-affaire als een nachtkaars uit. De officier van justitie in Amsterdam, mr. F.M. von Meyenfeldt, sprak "op ondubbelzinnige wijze zijn afkeuring uit over de handelwijze van met name het 42-jarige PvdA-Kamerlid Piet Dankert."[62] Dankert had zich in de ogen van Von Meyenfeldt begeven "in een sfeer waarin op het gebied van de omkoperij en het geven van steekpenningen alles mogelijk was. Dankert was niet voldoende op zijn hoede geweest en had nagelaten om de bevoegde instanties op tijd te waarschuwen." Dankert en Keja "hadden de boot tegenover Botterman al in een zeer vroeg stadium moeten afhouden, of zij hadden, toen zij besloten hadden dat niet te doen, dubbel op hun hoede moeten zijn en de bevoegde instanties moeten inschakelen, toen, zoals zij beweerden, een concreet en duidelijk aanbod was gedaan."[63] Dankerts reactie was vol onbegrip voor de schrobbering die de officier van justitie hem uitdeelde: "Die Von Meyenfeldt moet me maar eens uitleggen hoe ik dan aan mijn informatie moet komen". Philips Freriks, inmiddels bevriend met Dankert, wist het antwoord op die vraag: "Voortaan je eigen trommeltje boterhammen meenemen Piet, dat is het enige dat erop zit."

De officier van justitie vroeg om vrijspraak voor Jan Botterman. De rechter volgde en sprak Botterman op 25 februari 1976 vrij. Daarmee bleef het beeld hangen dat Dankert en Keja op hun vingers waren getikt door het Openbaar Ministerie en de rechter. "Dankert en Keja zullen

het wel jammer gevonden hebben dat getuigen niet in hoger beroep kunnen gaan", zo merkte Freriks terecht op.

Bij het dreigende vertrek van Vredeling naar aanleiding van diens interview met Bibeb was Dankert een van de velen die Vredeling weinig kans gaven als minister door te gaan. Hij noemde zichzelf een van de betere kandidaten om Vredeling op te volgen.[64] Toen eind 1976 Vredelings vertrek naar de Europese Commissie vaststond werd Dankerts naam niet meer genoemd. Zolang Joop den Uyl de lakens uitdeelde in de Partij van de Arbeid, kwam Dankert niet in aanmerking voor een kabinetspost. Dankerts rol in de omkopingsaffaire was "een feit dat zijn vijanden en concurrenten altijd met zorg in hun archieven hebben bewaard en dat hem vermoedelijk ook later nog wel enige schade heeft berokkend. Over zijn persoonlijke teleurstellingen – dus over het feit dat hij in het kabinet-Den Uyl (1973-1977) of in het derde kabinet-Lubbers niet als minister werd gevraagd en dat hij nooit gekandideerd werd voor een plaats in de Europese Commissie – deed Dankert evenmin geheimzinnig. Hij wist meestal zelf de redenen te noemen waarom dat zo gelopen was, wat niet betekende dat hij het met die redenen eens was."[65]

Na de aanschaf van de *F-16* bleef Dankert nog enige tijd eerste defensiewoordvoerder, maar in 1978 sloeg hij een andere weg in en werd lid en voorzitter van het Europese Parlement.

Over zijn woordvoerderschap over de opvolging van de *Starfighter* bleef een zware schaduw liggen. De Dassault-affaire had bedacht kunnen zijn in de hoofdkantoren van Northrop en General Dynamics.

9.4 Tussenstand

De besluitvorming over de aanschaf van een opvolger van de *Starfighter* werd in de zomer van 1974 vertroebeld door twee gebeurtenissen. De eerste, het interview van minister Vredeling in *Vrij Nederland*, had inhoudelijk maar zijdelings te maken met de aanschaf. Het hoofdredactioneel commentaar in *NRC Handelsblad* zag in het afzetten van Vredeling tegen de Verenigde Staten een door de minister van Defensie opgehouden mogelijkheid tot aanschaf van een Frans gevechtsvliegtuig. Het interview had echter in een ander opzicht een veel grotere betekenis voor de besluitvorming. Met dit interview trapte Vredeling tegen de schenen van een aantal van zijn collega's in het kabinet. De ministers Joop den Uyl, Max van der Stoel en Jan Pronk werden zo hard aangevallen dat de voortzetting van de ministeriele loopbaan van Vredeling aan een zijden draad kwam te hangen. Dat op het interview geen vertrouwensbreuk tussen Vredeling en de andere ministers volgde was te danken aan een toevallige samenloop van omstandigheden: geklungel bij de oppositie om dit incident politiek uit te buiten, alert optreden van fractievoorzitter Ed van Thijn en de voorzitter van de Partij van de Arbeid, een gebrek aan een geschikte opvolger. Maar Vredeling moest ook op zijn tellen passen. Een herhaling van deze politieke brokkenmakerij zou niet op prijs worden gesteld. Zijn politieke positie was aangetast en hij deed er verstandig aan niet weer ergens de grenzen te gaan aftasten.

Op hetzelfde moment dat de politieke toekomst van Vredeling onderwerp van discussie was, liet de luchtmacht bij monde van luitenant-generaal Herman Stokla weten dat Nederland de Amerikaanse keuze voor een nieuwe gevechtsvliegtuig zou volgen. Omdat in Brussel de voorkeur voor de *Mirage* gevaarlijk dicht in de buurt van een besluit kwam, moest spoedoverleg met de Belgische ministers van Buitenlandse Zaken en van Landsverdediging worden gevoerd. Vredeling deed wat van hem werd verwacht en wist zijn Belgische collega ervan te overtuigen nog enige tijd met een besluit te wachten en dat besluit met de andere landen in het consortium gezamenlijk te nemen.

De tweede gebeurtenis die de besluitvorming vertroebelde was de affaire-Dassault, die ook bekend staat als de affaire-Dankert. Het bij stukjes en beetjes bekend worden van contacten tussen Dassault en Nederlandse Kamerleden deed de reputatie van Dassault geen goed, maar tastte ook de positie van Dankert aan. De Dassault-affaire had bedacht kunnen zijn in de hoofdkwartieren van Northrop en General Dynamics.

10. Als een blad aan de boom De keuze van de luchtmacht (april 1974 - januari 1975)

10.1 België in de klem

In België werd weinig verwacht van de samenwerking met Denemarken, Noorwegen en Nederland bij de aanschaf van het nieuwe toestel. Het vierspan werd gezien als een zijstap, een hopelijk niet al te lang durende vertraging op weg naar een besluit om de Belgische *Starfighters* te vervangen door een in economisch opzicht lucratieve vervanger. De keuze van het Amerikaanse 'lightweight' toestel zou nog meer dan zes maanden op zich laten wachten. "In a very short order, probably within a few weeks" zouden de kaarten wel zijn geschud, volgens luitenant-kolonel Jacques Lefebvre, een van de naaste adviseurs van minister Paul Vanden Boeynants.[1] Noorwegen en Denemarken zouden zo goed als zeker snel afhaken, omdat ze nauwelijks beschikten over industrieën die bij de coproductie van het nieuwe toestel konden worden ingeschakeld. Het ging de Belgische regering erom met nog een ander land, Nederland, tot een gezamenlijke beslissing te komen. De Belgische aanschaf alleen was te klein "to bring the price per plane down to a manageable level." Met nog een ander land zou het opzetten van een productielijn economisch rendabel zijn. Dat kon ook worden bereikt als het toestel in voldoende aantallen zou worden aangeschaft door het land van de fabrikant.

Daar lag voor de Amerikanen een kans voor open doel. De Franse luchtmacht had al haar kaarten gezet op de ontwikkeling van de *ACF*, het *Avion de Combat Futur*. Voor de *Mirage F1/M53* bestond bij de eigen Franse luchtmacht geen belangstelling. Het eerste prototype van de *Mirage F1/M53* zou pas in december 1974 voor zijn eerste proefvlucht opstijgen.

De Amerikaanse luchtmacht had zich verkeken op de kosten van de *F-15* en zag in de 'lightweight fighter' een financieel aantrekkelijk alternatief om de in het luchtgevecht onverslaanbare *F-15* aan te vullen met een "lightweight fighter aircraft with air-to-ground capability".[2] Het nieuwe 'lichtgewicht'-toestel werd gezien als een voor de hand liggende vervanger van de met twee '*Starfighter*'-motoren uitgeruste *F-4 Phantom* toestellen. Begin april 1974 besloot de Amerikaanse minister van Defensie dat het winnende toestel van de 'lightweight fighter'-competitie in productie zou worden genomen. Het zou gaan om bijna driehonderd toestellen zonder dat daardoor andere plannen van de luchtmachtleiding in de verdrukking zouden komen. Daarmee won Schlesinger de luchtmacht voor zijn plan. Het was de bedoeling om in april 1975 te kiezen uit de twee toestellen van Northrop en General Dynamics. Het ging er nu om voor zo'n aanschaf steun te krijgen in het Amerikaanse Congres en om de Europese bondgenoten te laten aansluiten op deze aanschaf. Ondanks het late tijdstip van de Amerikaanse keuze hadden de *YF-16* van General Dynamics en de *YF-17* van Northrop een voorsprong op de *Mirage F1/M53*. De twee *YF-16* testtoestellen vlogen al; de *YF-17* zou in juni 1974 zijn eerste vlucht maken.

Op 29 april 1974 schreef minister Schlesinger de vier voorzitters van de commissies van de Amerikaanse Senaat en van het Huis van Afgevaardigden voor de Strijdkrachten en voor Financiën waarin hij aankondigde in 1975 te willen besluiten tot aanschaf van de 'lightweight fighter': "I am convinced that the continuing need for modernization not only of our tactical air forces but also of those of our allies reemphasized the importance of making available a lower cost fighter option. Such an option would permit us to procure and operate a larger number of aircraft within the same budgetary resources. I foresee significant potential for foreign sales of this type aircraft particularly if we fully support such a program."[3]

Schlesinger liet in het midden hoeveel toestellen de Amerikaanse luchtmacht en eventueel de marine zouden bestellen. Om zich van de medewerking van de Amerikaanse militaire leiding te verzekeren ging Schlesinger ervan uit dat de nieuwe 'lightweight fighter' niet met de modernste avionica en radar zou worden uitgerust. Hoe geavanceerder de 'lightweight fighter' zou worden, des te feller de concurrentie met de *F-15* zou worden. En dat was niet in het belang van de Amerikaanse luchtmacht die haar kaarten op de *F-15* had gezet en met de aanschaf van de 'lightweight fighter' schoorvoetend akkoord was gegaan omdat dat toestel pas uit de fabriek zou rollen als de laatste *F-15* was geproduceerd.

In Oslo polsten de Verenigde Staten de Noorse minister van Defensie, Alv Jakob Fostervoll. Die vertelde de Amerikaanse ambassadeur in Oslo wat de Amerikanen zo graag wilden horen. Fostervoll hoopte dat de op 2 mei 1974 voorziene beraadslagingen van de vier Europese ministers van Defensie "delay the Belgian decision to go forward with a French airplane."[4] Op 2 mei 1974 gaven de Nederlandse, Noorse en Deense minister van Defensie geen duimbreed toe aan hun Belgische collega. Vanden Boeynants beet de spits af en vroeg zijn collega-ministers om de onderhandelingen over een gezamenlijke keus "volgens een strak en precies tijdschema te laten verlopen."[5] Een snelle afwikkeling van de voorbereidingen voor zo'n besluit leek Vanden Boeynants ook mogelijk omdat het naar zijn mening "weinig zinvol [was] om opnieuw de operationele en technische specificaties te bekijken."

In koor wezen de andere drie ministers het Belgische tijdschema als veel te krap af. Minister Vredeling had in de ministerraad nog steeds geen groen licht gekregen voor zijn Defensienota en wellicht zou de Nederlandse minister het aantal benodigde toestellen voor de opvolging van de *Starfighter* moeten verminderen om zijn plannen financieel passend te maken. Ook Fostervoll "waarschuwde voor al te grote haast in deze belangrijke kwestie." De Deense minister van Defensie, Erling Bröndum, kon zich al helemaal niet vastleggen op wat voor tijdschema ook. Vóór het einde van 1974 zou Denemarken zich niet bij welke keuze dan ook kunnen aansluiten: de minister van Defensie moest afwachten of in 1975 geld in zijn begroting kon worden vrijgemaakt voor de aanschaf.

Vanden Boeynants haalde zo bakzeil en ging ermee akkoord dat een 'High Level Steering Committee', bestaande uit een door de vier landen aan te wijzen voorzitter en van elk land een vertegenwoordiger, zou gaan werken aan een intentieverklaring voor de ministers, die niet eerder dan september 1974 kon worden verwacht. Als zo'n intentieverklaring op dat moment mogelijk zou zijn, zou in oktober 1974 een besluit tot aanschaf aan de vier landen kunnen worden voorgelegd.

10.1.1. België buitenspel

Nog geen week later, op 8 en 9 mei 1974, kwam het 'High Level Steering Committee' voor het eerst bijeen. De Belgische delegatie stelde aanvankelijk het op 2 mei al door de ministers vastgestelde tijdschema ter discussie. Een gezamenlijke keuze was vóór 1 augustus 1974 nodig, zo werd voorgesteld. De drie andere landen hielden voet bij stuk. "Na uitvoerige discussies" werd met een door luitenant-generaal Herman Stokla opgesteld tijdschema ingestemd.[6] Dat schema voorzag in vier fasen. De eerste fase, het gezamenlijk vergaren van gegevens, bestond uit een bijna twee weken durend bezoek aan Frankrijk en een verblijf van precies drie weken aan de Verenigde Staten. Interesse in de Zweedse *Viggen* was niet in voldoende mate aanwezig bij België en Nederland. Voor Nederland had de *Viggen* "a lower priority", voor België kwam de Viggen in het geheel niet in aanmerking. Een bezoek aan Zweden ontbrak daarom in het Nederlandse tijdschema. De tweede fase, voor "national study/consultation", zou op 2 september 1974 worden gevolgd door de "international preparation of agreement", die tot 30 september 1974 zou lopen. Daarna zou een "declaration of intention" worden opgesteld. Zeer tegen de zin van de Belgen ontbrak een – vroege - einddatum in Stokla's schema. Het was niet anders. Met de keuze tussen de Amerikaanse winnaar van de 'lightweight'-competitie en de

Mirage F1/M53 lag het tijdschema vast en was onlosmakelijk verbonden met het Amerikaanse tijdschema.

De Belgen visten op 9 mei ook achter het net toen ze het voorzitterschap van het 'High Level Steering Committee' opeisten. Tijdens de lunch zwichtte de Belgische delegatieleider en kreeg de Noorse generaal-majoor Sverre Hamre definitief de voorzittershamer in handen. Stokla nam voor Nederland plaats aan tafel, voor België de plaatsvervangend bevelhebber, een tweesterrengeneraal. Noorwegen en Denemarken stuurden elk een kolonel.

10.1.2. De eerste horde

Nog geen twee dagen na de eerste vergadering van het 'Steering Committee' vond minister Vredeling een brief van zijn Franse ambtgenoot, Robert Galley, op zijn bureau. Meer dan ooit, zo schreef Galley, was het noodzakelijk om grote militaire projecten aan de Europese industrie toe te vertrouwen. Het zou een slechte zaak zijn als de Europese partners zouden kiezen voor een niet-Europees toestel.[7] Om voor de hand liggende technische, operationele, economische en financiële redenen had de Belgische regering – zo had de Franse minister begrepen – al gekozen voor de *Mirage F1/M53*. Een ontmoeting van de "ministres compétents" was daarom wenselijk om de mogelijkheden van een gezamenlijk programma, dat wil zeggen aanschaf, te onderzoeken.

Van een dergelijke bijeenkomst kon voorlopig geen sprake zijn. Het 'High Level Steering Committee' was aan zet en stelde een delegatie van vertegenwoordigers van de vier landen samen, die van 3 tot en met 14 juni 1974 Frankrijk zou gaan bezoeken. Daar voerde deze omvangrijke delegatie gesprekken met vertegenwoordigers van de Franse regering en van Avions Marcel Dassault. Het bezoek voldeed aan alle verwachtingen van de Nederlandse delegatie: volgens het verslag van Stokla en Hidma was het een fiasco.[8]

De bij de ontwikkeling en productie van de *Mirage F1/M53* betrokken industrieën en de Franse overheid hadden de delegatie van de vier landen voorgehouden dat tot productie zou worden overgegaan als een order voor honderd toestellen zeker zou zijn. Dat zou betekenen dat alleen al op basis van de mogelijke Belgische aanschaf van 117 toestellen de productie van de *Mirage F1/M53* zou kunnen starten. Omdat de prijs van de *Mirage F1/M53* berustte op een serieproductie van vijfhonderd toestellen lag de uiteindelijke prijs niet vast. Als niet voldoende orders zouden worden binnengehaald, zou de stuksprijs flink kunnen stijgen. "De Franse autoriteiten verklaarden enige malen dat er 'for the time being' geen enkel plan was om de *Mirage F1/M53* aan te schaffen voor de Franse luchtmacht", zo berichtte Stokla.[9] Daarmee lag het risico voor de prijs van de *Mirage F1/M53* bij de afnemers in het buitenland. De Franse regering "heeft tot op heden niet verklaard dat zij de afgegeven prijs wil garanderen."

Het tweede financiële vraagteken was de bijdrage van afnemers aan de ontwikkelingskosten. Bij de ontwikkeling van de *Mirage F1/M53* ging het om een bedrag van bijna een half miljard Franse Francs, een dikke kwart miljard gulden, waarvan de afnemers van de *Mirage F1/M53* de helft voor hun rekening zouden moeten nemen. In dit bedrag voor de ontwikkeling van de *Mirage F1/M53* waren ook de ontwikkelingskosten voor de *Mirage F1/9K50* ondergebracht, zodat de afnemers van de verbeterde *Mirage F1/M53* ook meebetaalden aan de ontwikkeling van *Mirages* voor Spanje, Zuid-Afrika, Koeweit en de Verenigde Arabische Emiraten.

Het derde heikele punt waren deels verborgen extra kosten van het te produceren toestel. De aanvankelijke richtprijs van de *Mirage F1/M53* in een eerdere offerte bleek door inflatie achterhaald en kwam op bijna 28 miljoen Franse Francs (5,8 miljoen dollar, 15,4 miljoen gulden) te liggen voor een standaard *Mirage F1/M53*. Achter die prijs zetten Stokla en zijn delegatieleden de nodige vraagtekens. Zo zouden de kosten van inschakeling van de Nederlandse en Belgische industrieën worden doorberekend in de uiteindelijke prijs als Dassault

er niet in zou slagen om tenminste 1100 *Mirage F1/M53* toestellen te verkopen. Als – zoals de bedoeling was – in Nederland de eindassemblage van de toestellen voor de luchtmacht zou plaatsvinden, zou volgens Dassault met extra kosten rekening moeten worden gehouden. Het ging om een eenmalig bedrag van 23 miljoen Franse Francs (12,5 miljoen gulden) en een kwart miljoen Franse Francs (135.000 gulden) per aan te schaffen toestel. Om scherp te kunnen concurreren had Dassault in haar offerte de prijs laaggehouden door minder boorduitrusting dan bij de Amerikaanse toestellen in de *Mirage F1/M53* aan te brengen. Om de *Mirage F1/M53* op hetzelfde niveau als de Amerikaanse toestellen te brengen was per toestel nog eens een half miljoen Franse Francs (270.000 gulden) nodig. Een eerder afgegeven garantie om de inflatie boven zes procent per jaar tussen contractdatum en levering van de laatste toestellen voor Franse rekening te laten komen was ingetrokken. Verschillende Franse ministeries worstelden met zo'n 'inflatieverzekering' en aan een nieuwe regeling werd gewerkt.

Buitengewoon ingewikkeld was de door de Fransen voorgestane systematiek voor compensatie en voor de coproductie. Dassault bood een compensatie van de helft van de aanschafwaarde van de Belgische en Nederlandse bestellingen. Deze garantie zou bij een totale productie van minimaal 450 toestellen bestaan uit coproductie. Bij minder toestellen garandeerde Dassault compensatie in de vorm van opdrachten aan andere projecten. Bovenop deze fabrieksgarantie was sprake van een staatsgarantie van nog eens twintig procent. Deze garantie zou bestaan uit coproductie als het totale aantal toestellen tenminste 700 zou bedragen. Als meer dan duizend toestellen zouden worden verkocht zou de compensatie zelfs meer dan de totale aanschafwaarde bedragen, maar de Franse regering behield zich het recht voor deze 'overcompensatie' in mindering te brengen op de compensatie bij toekomstige aankopen.

Omdat Nederlandse en Belgische vliegtuigfabrieken zouden worden ingeschakeld bij de bouw van bepaalde delen van de romp voor alle te bouwen *Mirage F1/M53*-toestellen, wilde Frankrijk vastleggen dat Nederland en België zich altijd tot levering van deze rompdelen zouden verplichten. De Franse regering wenste als enige zeggenschap over de verkoop van deze gevechtsvliegtuigen aan andere landen. Stokla en Hidma onthielden zich in hun verslag van commentaar op deze Franse eis. Zonder enige twijfel wisten zij dat hiermee een obstakel werd opgeworpen voor aanschaf van de *Mirage F1/M53* gezien de weinig scrupuleuze wijze waarop Dassault en de Franse regering omgingen met de levering van wapensystemen aan politiek uiterst dubieuze landen als Libië en Zuid-Afrika.

De twee luchtmachtofficieren sloten hun verslag af met een lange opsomming van te verwachten logistieke problemen bij de aanschaf van de *Mirage F1/M53*. Omdat de Franse luchtmacht niet geïnteresseerd was in de *Mirage F1/M53*, kon van die kant ook niet op voldoende medewerking bij de opleidingen voor de *Mirage F1/M53* worden gerekend. Maar enkele instructeurs waren de Engelse taal machtig. De stiefmoederlijke houding van de Franse luchtmacht in de richting van de *Mirage F1/M53* gold ook voor de levering van reservedelen. Voor een toestel dat niet in het wapenarsenaal van de Franse strijdkrachten was opgenomen werden uiteraard geen voorraden aangehouden. De buitenlandse afnemers moesten dat maar regelen met de bij de *Mirage F1/M53* betrokken industrieën. Ook voor het aanbrengen van technische verbeteringen ('modificaties') waren de buitenlandse afnemers op zichzelf aangewezen. Ten slotte stelde de Franse luchtmacht zich nogal pokhouterig op bij het gebruik van faciliteiten voor de afnemers van de *Mirage F1/M53* om het bij de *Mirage F1/M53* horende wapenpakket te beproeven op de daarvoor bestemde Franse proefterreinen.

De sombere beschrijving van het Franse aanbod door Stokla en Hidma miste haar uitwerking niet. Als eerste plaatste ambassadeur De Ranitz "enige kanttekeningen".[10] Van een taalbarrière was volgens de Nederlandse ambassadeur in Parijs geen sprake: "van Franse zijde wordt het belang van deze aangelegenheid ingezien en het nodige zal worden gedaan om aan de toezeggingen terzake volledig gevolg te geven." Ook de desinteresse van de Franse luchtmacht

in de *Mirage F1/M53* wilde De Ranitz nuanceren: "in de wandelgangen bleek echter duidelijk dat de Franse gedachten reeds enige tijd een andere richting uitgaan. De beslissing hangt in feite onder meer samen met het beschikbaar komen van budgettaire middelen." Over de compensatie was De Ranitz uitgesproken lovend: "hoewel de Franse voorstellen ongetwijfeld voor verbetering vatbaar zijn, kunnen de huidige contraprestaties reeds als gunstig worden beschouwd." Extra voordelen op de langere termijn wilde De Ranitz niet ongenoemd laten: "door het plaatsen door Nederland van een order in Frankrijk in het kader van het *F1/M53*-programma zou een bijdrage worden geleverd aan de europeanisering van de in West-Europa bestaande vliegtuigindustrieën." Ook tussen Frankrijk en Nederland hing laaghangend fruit dat bij aanschaf van de *Mirage F1/M53* als rijpe vruchten in de Nederlandse schoot zou vallen: "de aanschaf van *Fokker 28*-toestellen door Air Inter, de concurrentieregeling tussen *VFW 614* [een toestel waarbij Fokker betrokken was] en *Mystère 20*, de vestiging van de KLM in Roissy [het latere vliegveld Charles de Gaulle bij Parijs], de medewerking van de Franse regering bij het verlenen van toegang tot militaire oefenterreinen." Ten slotte plaatste De Ranitz de keuze voor een Frans of voor een Amerikaans toestel in het wijdere kader van de Europese samenwerking: "in het licht van de recente communautaire ontwikkelingen kan het van politiek belang worden geacht dat de Europese landen bewijzen dat zij prijs stellen op een intensivering van de Europese samenwerking. De keuze door Nederland voor een niet-Europese oplossing zou in dit opzicht slecht vallen en de bestaande neiging van Frankrijk om zich te concentreren op Bonn en Londen versterken."

De door De Ranitz gevraagde intensivering van de Europese samenwerking moest worden beschouwd als het antwoord op voorzichtige pogingen van de Franse minister van Buitenlandse Zaken, Michel Jobert, om na het overlijden van president Georges Pompidou op 4 april 1974 de Gaullistische buitenlandse politiek een andere wending te geven. Tijdens een bijeenkomst van ministers van Buitenlandse Zaken in Bonn op 20 en 21 april 1974 had Jobert een "new version" ontvouwd van het Franse buitenlandse beleid, die zich bevond "closer to the views of France's European allies and less antagonistic toward the United States."[11] De verkiezing van Valérie Giscard d'Estaing tot president op 20 mei 1974 werd in dit licht beoordeeld: "Ik hoop zeer dat onder zijn leiding Frankrijk een belangrijke rol zal spelen bij het overwinnen van de moeilijkheden die in het kader van de Europese integratie zijn opgetreden," aldus minister van Buitenlandse Zaken Max van der Stoel.[12]

Ook ambassadeur Spierenburg probeerde tegengas te geven en het Franse aanbod in een wat positiever daglicht te plaatsen. Het was volgens hem niet uitgesloten "dat in Frankrijk op het hoogste niveau zal worden besloten de ontwikkeling van het *Avion de Combat Futur* voor de Franse luchtmacht te staken en over te gaan tot aanschaffing van *Mirage F1/M53* toestellen voor de Franse luchtmacht."[13] De door Frankrijk aangeboden compensatie leek in de ogen van Spierenburg "bevredigend". Hij ging ervan uit dat "tijdens bezoeken met een groot team niet alle kaarten op tafel zijn gekomen en dat een tweede onderhandelingsronde in kleinere kring nog belangrijke wijzigingen kan opleveren in concessies en condities." Stokla was het daarmee pertinent oneens: het zou in een volgende onderhandelingsronde gaan om "slechts marginale verbeteringen."

Nu de eerste horde was genomen en met het bezoek aan Parijs achter de rug kon de blik op de verdere toekomst worden gericht. Allereerst moest de patstelling rond de *Viggen* worden doorbroken. Ondanks de lauwe houding van Nederland en de afwijzing door België van de *Viggen* had SAAB de moed nog niet opgegeven. Omdat de *Viggen* al in productie was hoefde niet te worden gewacht tot het moment waarop drie of vier landen de keuze hadden bepaald en een voldoende aantal toestellen kon worden besteld om de productie te starten. "A single order from The Netherlands can be fulfilled", zo liet de president-directeur van SAAB-Scania, Curt Mileikowsky, bij een bezoek aan ambassadeur Spierenburg weten.[14] Bovendien was een keuze voor de *Viggen* zonder risico's: "no risk for unexpected technical difficulties and hence cost

increases." Als Nederland ongeveer honderd *Viggen*-toestellen zou aanschaffen zou de stuksprijs 16,4 miljoen gulden bedragen. Zou in totaal meer dan 500 *Viggen*-toestellen worden verkocht, dan zou deze prijs dalen met dertien procent. Bij een afzet van meer dan duizend zelfs 24 procent. Bijna driekwart van de productie van de Nederlandse order zou in handen komen van Fokker. Volvo en Ericson zouden "an extensive co-operation with the Dutch industry" starten. Alles bij elkaar zou volgens de president-directeur van SAAB-Scania sprake zijn van een compensatie van maar liefst 110 procent. Kort na het bezoek van de SAAB-topman nodigde de Zweedse chef defensiestaf, luitenant-generaal Sven Olaf Olin, het 'Steering Committee' uit om in Zweden over de mogelijke aanschaf van de Viggen te spreken. Om de Zweden en in hun kielzog de Noren en de Denen niet voor het hoofd te stoten gingen Stokla en zijn Belgische collega in het 'Steering Committee' akkoord met een beleefdheidsbezoek aan Zweden. Op geen enkele wijze mocht de indruk worden gewekt "dat de status van de *Viggen* in de samenwerking [tussen de vier landen] is verbeterd."

Als de *Viggen* nog een kleine kans maakte, dan waren er wellicht ook mogelijkheden voor de *Jaguar*, een door British Aircraft Corporation samen met het Franse Bréguet ontwikkeld eenvoudig toestel. Bij de luchtmacht bestond geen belangstelling voor deze "poor man's fighter."[15] Die mening werd gedeeld door Vredeling. "Na de taakspecialisatiestudie was de keuze een open kwestie. Eén ding was duidelijk: geen *Jaguar*. Die had geen 'air superiority'-capaciteit. Later ben ik nog een keer als sous chef met Vredeling naar Groot-Brittannië geweest. De Britse minister bood een briefing over de *Jaguar* aan. Vredeling vroeg mij: Is dat nodig? Ik heb gezegd, dat we daar al genoeg van wisten. De briefing is niet doorgegaan", aldus de toenmalige commodore Rien Geschiere.[16] Maar het gezaghebbende weekblad *The Economist* hield het erop dat "one possible outcome is that the four countries concerned and their Eurogroup partners will agree to a mix of two or more of the contending aircraft between them."[17] Daarbij werd de *Jaguar* ("with the political merit of being a European joint venture") nadrukkelijk genoemd. British Aircraft Corporation had toen al het Tweede Kamerlid Piet Dankert benaderd en hem op de computer uitgewerkte modellen gegeven voor de aanschaf van een mix van *Jaguars* en *MRCA* en van een mix van *Jaguars* en *Mirage F1/M53*.[18] Dassault, sinds kort eigenaar van Bréguet, hield zich wijselijk op de achtergrond om de kansen voor de *Mirage F1/M53* niet te schaden.

Zolang onzeker was of de vier landen wel tot een gezamenlijke keuze konden komen was het wenselijk om de ontwikkelingen in andere landen goed in de gaten te houden. De Canadese minister van Defensie, James Richardson, klopte als eerste op de deur van het 'Steering Committee'. De Canadese luchtmacht was op zoek naar "a relatively sophisticated twin-engine, twin-seat aircraft primarily for the interceptor role in North America".[19] Dat klonk wel erg naar dure en gecompliceerde toestellen als de *MRCA*. De vier landen hielden de boot af en lieten Canada weten graag over de Canadese wensen in een later stadium te willen spreken. Meer interesse had minister Vredeling in de ontwikkelingen in West-Duitsland. Vredelings Duitse collega Georg Leber maakte er geen geheim van dat het doorgaan van het *MRCA*-project nog steeds onzeker was.[20] Leber hield met het ergste rekening en vroeg Vredeling dan ook "in ieder geval in september contact op te nemen alvorens met de huidige combinatie van vier landen tot een definitief besluit te komen."

Na het bezoek aan Parijs werden de koffers gepakt voor een reis naar de Verenigde Staten. Een uitgebreide delegatie van de vier landen zou Washington bezoeken en in Californië en Texas bij de hoofdkwartieren van Northrop en General Dynamics zich oriënteren. Om de twee rivalen in de 'lightweight fighter' competitie met eigen ogen te zien was ook een bezoek voorzien aan Edwards Air Force Base waar beide toestellen hun proefvluchten maakten. De *YF-16* vanaf 20 januari 1974, de *YF-17* vanaf 9 juni 1974. Het bezoek werd minutieus voorbereid. De vragen en de te bespreken onderwerpen werden nog voor het 'Steering Committee' op 24 mei 1974 zijn goedkeuring aan de lijst van vragen en onderwerpen hechtte in handen gespeeld van de

Amerikaanse ambassade in Den Haag.[21] Hoe de vertegenwoordigers van de vier landen in Parijs in de watten waren gelegd was in geuren en kleuren bekend bij de Amerikaanse diplomaten in de vier hoofdsteden. De Amerikaanse ambassadeur in Den Haag raadde Washington aan om niet onder te doen voor de égards die de delegatie in Parijs had ontvangen: "we are reliably informed that all members of the team [dat wil zeggen de leden van de delegatie] were impressed by the red-carpet treatment they received during their visit to France."[22] De uitnodiging van de Franse minister van Defensie aan zijn collega's in Den Haag, Brussel, Kopenhagen en Oslo om op ministerieel niveau de keuze voor een nieuw toestel te bespreken kregen de Amerikanen in Oslo en Den Haag te horen. Tot grote opluchting van luitenant-generaal Hans Knoop reageerde Washington met een uitnodiging aan de vier ministers om op het Pentagon met minister Schlesinger een soortgelijk gesprek te voeren.[23]

Minder belangstelling was er in Den Haag voor een "ongevraagde" offerte van General Dynamics. Minister Vredeling verbaasde zich erover dat hij door General Dynamics werd benaderd. Stokla, aan wie de offerte werd voorgelegd, werd er niet koud of warm van: "overeenkomstige offertes zijn ook aan de drie andere landen gezonden."[24] De aandacht van de luchtmacht lag nog steeds vooral bij de *Cobra* van Northrop. Northrop was – net als Lockheed - kind aan huis bij de luchtmacht. Elk kwartaal hield Northrop de luchtmacht op de hoogte van de vorderingen van de *Cobra P-530/600*, waarvan Northrop bij hoog en laag volhield dat de *YF-17* heel iets anders was. [25] Volgens Hidma trachtte Nortrop een keuze voor de *Cobra* te forceren voordat in de Verenigde Staten de winnaar bekend zou worden van de tweestrijd tussen de *YF-16* en de *YF-17*.[26]

Na het begin van de 'lightweight fighter'-competitie nam de druk op de luchtmacht om snel tot een keuze te komen af. De uiteindelijke Amerikaanse keuze werd afgewacht. Dat General Dynamics een serieuze rivaal van Northrop was wekte in ieder geval bij Herman Stokla verbazing. Bij hem, maar niet bij de jongere garde officieren was het "onbekend dat dit bedrijf met een ontwerp bezig was en dat ze dan nog wonnen ook was helemaal verrassend!"[27] De met grote regelmaat over verschillende jaren verlopende contacten met Northrop stonden in schril contrast tot de afwachtende houding van General Dynamics. Op 2 oktober 1973 had de toenmalige luitenant-kolonel Ab Hidma een gesprek met William (Bill) Dietz, een van de ontwerpers van de *F-16* bij General Dynamics. Hidma verwonderde zich erover "dat de luchtmacht niets hoorde van General Dynamics."[28] Dietz nam daarover contact op met Fort Worth, waar General Dynamics haar hoofdkantoor had. Op 30 oktober 1973 organiseerde General Dynamics een briefing voor de luchtmacht en "trok toen alle registers open." De hoofdontwerper van de *F-16*, Harry Hillaker, nam een groot deel van de briefing voor zijn rekening. De offerte van General Dynamics kwam dan ook voor de luchtmacht niet uit de lucht vallen, maar alle kaarten waren nog steeds op Northrop met de *YF-17* oftewel de *Cobra* gezet.

10.1.3. Ruis op de lijn

De misprijzende beschrijving door Stokla en Hidma van de resultaten van het bezoek aan Parijs kon niet verbloemen dat de *Mirage F1/M53* goede troeven in handen had. Ondanks het feit dat Franse luchtmacht niet stond te trappelen om aan het project deel te nemen was sprake van Franse overheidsgaranties voor de compensatie, waaraan met name België zo veel waarde hechtte. Zulke spijkerharde garanties gaven voor de Belgen de doorslag. De Franse regering was haar standpunt over de 'inflatieverzekering' aan het heroverwegen én had beloofd aan de vier landen een verbeterd voorstel te doen. De aanschafprijs van de *Mirage F1/M53* was een vast bedrag "sur la base de spécifications techniques fixes et de délais fixes".[29] Op dit vaste aanschafbedrag was uitsluitend de inflatie van invloed.

Tegenover de harde Franse overheidsgaranties stonden onduidelijkheid en verwarring aan de Amerikaanse kant. Om een en dezelfde keuze in het consortium van de vier landen te maken moest het Amerikaanse aanbod de Franse garanties overtreffen. Eind mei 1974 kreeg de

Amerikaanse luchtmacht uit Den Haag het wensenlijstje waarmee het Amerikaanse aanbod onverslaanbaar zou worden. Het eerste deel van het wensenlijstje richtte zich op de Amerikaanse overheid, het tweede deel op de vliegtuigbouwer waarmee uiteindelijk een contract zou worden gesloten.

Van de Amerikaanse regering werd verlangd dat zij schriftelijk zou garanderen dat de vliegtuigbouwer met de vier Europese landen afspraken over de verdeling van de productie en het afleverschema zou maken. De Amerikaanse overheid moest verder de verzekering geven dat afleverschema's niet eenzijdig zouden kunnen worden gewijzigd. Ook moest de bereidheid bestaan om het door de vier landen te kiezen toestel ook aan te schaffen voor de eigen luchtmacht. Ten slotte bevatte het wensenlijstje nog een groot aantal technische en financiële voorwaarden die de vier landen aan aanschaf stelden.

Northrop en General Dynamics werden gevraagd naar de mogelijkheden tot rechtstreekse deelname aan het productieprogramma, de technische en logistieke ondersteuning en de programmakosten.[30]

Al op de eerste dag van het bezoek van de delegatie van de vier landen, op 23 juni 1974, kwam de Amerikaanse onderminister van Defensie, Bill Clements, aan een belangrijke wens tegemoet. De Amerikaanse regering zou de keuze voor haar 'lightweight fighter' laten samenvallen met het tijdschema van het consortium. De eerder die maand nog aan minister Vredeling door zijn Amerikaanse collega genoemde datum van medio april 1975 als moment waarop de Verenigde Staten tussen de *YF-16* en de *YF-17* zouden kiezen werd naar voren gehaald. Op 1 januari 1975 zou aan Northrop of aan General Dynamics een contract voor 'full scale development' van het nieuwe toestel worden voorgelegd. Wetende dat Hamre en Stokla hem niet zouden tegenspreken ging Clements er stilletjes aan voorbij dat volgens het officiële tijdschema van het 'Steering Committee' de Europese landen al in oktober 1974 hun keuze zouden kunnen bepalen.

Het nieuwe toestel zou als *F-16* of als *F-17* bij de Amerikaanse luchtmacht worden ingevoerd en een aantal van deze toestellen zou in West-Europa worden gestationeerd. Wat Clements voorstelde kwam neer op het starten van een gezamenlijk programma waarbij de Verenigde Staten de vier Europese landen als deelnemers zou behandelen en niet als klanten van een van de grote defensie-industrieën.

De toezegging van Clements paste keurig in het straatje van de Nederlandse luchtmacht. Tot dan toe onderhandelde de luchtmacht met vliegtuigfabrikanten over een serie van een paar honderd toestellen met hopelijk ook nog wat toestellen die aan andere landen konden worden verkocht. Door de toezegging van Clements was een serieproductie van zo'n duizend toestellen het beginpunt en leken de kansen op extra exportverkopen ook veel groter. Met de aanschaf door de Amerikaanse luchtmacht van het nieuwe toestel was daarom een kostbaar punt gescoord en waren de Fransen op achterstand gezet.[31] Met de plaatsing van een aantal van deze vliegtuigen in West-Europa was de score nog verder opgevoerd: als nu ook de vier landen voor het nieuwe Amerikaanse toestel zouden kiezen zou sprake zijn van standaardisatie van het aantal vliegtuigtypen in West-Europa.

"Deze recente Amerikaanse beslissing schiep een nieuwe situatie", aldus Stokla en Hidma in hun verslag. Beter gezegd: Clements' toezegging zorgde voor veel ruis in de richting van het volgende reisdoel van de delegatie van de vier landen: Northrop en General Dynamics.[32] Zowel Northrop als General Dynamics beschouwden de Europese interesse en de 'lightweight fighter'-competitie als twee gescheiden trajecten. Voor de een (Northrop) gold dat in nog sterkere mate dan voor de ander (General Dynamics). De *YF-17* maakte pas begin juni 1974 zijn eerste proefvlucht. Voor Northrop was het ondoenlijk om het programma voor de proefvluchten zo in te dikken dat al in oktober 1974 een keuze kon worden gemaakt op grond van alle testgegevens.

Beide vliegtuigfabrieken gingen ervan uit dat zij zonder tussenkomst van de Amerikaanse luchtmacht met de vier Europese landen tot zaken konden komen.

Maar als ook de vier Europese luchtmachten bij het 'lightweight fighter'-programma zouden aanschuiven dan ontstond tussen afnemers en fabrikant een nieuwe verhouding. De productie zou dan verdeeld kunnen worden over de Amerikaanse fabrikant en Europese luchtvaartindustrieën volgens een nog nader overeen te komen verdeelsleutel.

De samenwerking tussen de vijf luchtmachten zou zo op een volledig andere leest worden geschoeid. Als een min of meer gezamenlijke keuze van vijf landen tot stand zou komen dan kwamen nog niet uitgekristalliseerde mogelijkheden naar voren voor consultatie, deelname aan verfijning van de technische en operationele eisen die aan het nieuwe toestel moesten worden gesteld. De delegatie bevond zich hier op onbekend terrein: "maar we waren toch ook wel een beetje bezorgd, want niemand van de vier luchtmachten had ooit een vliegtuig gekocht dat nog in ontwikkeling was."[33]

Een beetje bezorgd was ook de bevelhebber der luchtstrijdkrachten. Luitenant-generaal Hans Knoop had in de ochtend van 1 juli 1974 van Stokla een telegram ontvangen met daarin een verslag van de besprekingen gedurende de eerste drie dagen van het bezoek van de delegatie aan Washington. Een paar uur later liet hij een medewerker van de Amerikaanse ambassade in Den Haag weten dat de oogst van die besprekingen een "very big plus", maar ook een "minus" bevatte.[34] De enorm dikke plus was het door Clements voorgestelde nieuwe samenwerkingsverband met daaraan gekoppeld de Amerikaanse toezegging op 1 januari 1975 uit de toestellen van Northrop en General Dynamics te kiezen voor de eigen luchtmacht. Volgens Knoop was daarbij gesproken over "a substantial number of aircraft, a portion of which would be deployed to Europe". De 'min' betrof het ontbreken van "a satisfactory co-production package". Zo'n coproductiepakket was voor de Nederlandse regering "crucial" [om met België een gezamenlijke keuze te kunnen maken], maar "not for the Royal Netherlands Air Force".

De volgende dag, een week na afloop van de besprekingen in Washington, lichtte generaal Knoop minister Vredeling in over de eerste resultaten van de missie van de vier landen in Washington.[35] Van een 'min' was in deze rapportage geen sprake. Het goede nieuws voerde de boventoon. Dat een aanvaardbare coproductieafspraak ontbrak "was te verwachten". De komende week zouden de Amerikaanse autoriteiten gebruiken "voor nader intern beraad voor het formuleren van een goed aanbod."

De toezegging van onderminister Clements was slechts een van de vele hoogtepunten die de delegatie van vier landen in Washington meemaakte. In navolging van de Fransen hadden de Amerikanen de rode loper voor de 35 koppen tellende delegatie uitgerold. Voor vervoer tussen Washington en de andere in de Verenigde Staten te bezoeken plaatsen stond een vliegtuig van de Amerikaanse luchtmacht tot de beschikking van de delegatie. In Washington waren besprekingen en ontmoetingen op het State Department en het Pentagon georganiseerd. Op *Foggy Bottom*, het Amerikaanse ministerie van Buitenlandse Zaken werd de delegatie een receptie aangeboden. Het ceremoniële hoogtepunt van het bezoek was een tocht op de Potoma met het presidentiële jacht, de *Sequioa*. "Hoe uitzonderlijk dat was werd me duidelijk toen ik aan de praat raakte met een mij onbekende heer in burger, die meegevaren was. Hij maakte een opmerking over het afmeren en ik zei dat hij duidelijk meer daarvan afwist", aldus Hidma.[36] Het bleek de voorzitter van het comité van chefs van staven te zijn, admiraal Thomas H. Moorer, die Hidma toevertrouwde dat "I've waited many years for a chance to make a trip on this *Sequoia*."

Een ander hoogtepunt was het twee dagen tellende bezoek aan Edwards Air Force Base in Californië. Daar vlogen de twee prototypes van de *YF-16* en een van de twee prototypes van de *YF-17*: het tweede prototype van de *YF-17* zou pas op 21 augustus 1974 het luchtruim kiezen.[37]

Zowel de *YF-16* als de *YF-17* lieten de oudere *F-4 Phantom* bij de proefvluchten ver achter zich in de start en de klim. De Nederlandse luchtmachtofficieren hadden het gevoel baanbrekende vernieuwingen op luchtvaartgebied mee te maken.

Minder gemakkelijk verliepen de besprekingen bij Northrop en General Dynamics. Northrop had zich van oudsher toegelegd als bouwer van gevechtsvliegtuigen voor de Amerikaanse exportmarkt. Hoe om te gaan met buitenlandse delegaties was voor Northrop dagelijkse kost. Omdat de toezegging van Clements bij Northrop grote onzekerheid had veroorzaakt over de economische en industriële kanten van de nieuwe samenwerking viel er niet veel te bespreken. Eerst dienden nu tussen de vijf landen afspraken te worden gemaakt over de verdeling van het productiewerk en de kosten van het gezamenlijke programma. Bij het gebrek aan duidelijkheid hierover hield Northrop de delegatieleden verschillende mogelijkheden voor van vormen van gezamenlijke programma's. Daaraan koppelde Northrop rekenvoorbeelden van werkverdelingen, seriegroottes en prijzen.

Een dieptepunt was het bezoek aan General Dynamics. Voor het vervoer van de delegatie had General Dynamics bussen naar het vliegveld gestuurd. Stokla, die "soms nogal statusbewust" was, weigerde in de bus te stappen.[38] Pas toen voor Stokla en de drie andere opperofficieren in de delegatie limousines waren geregeld kon de delegatie aan haar bezoek aan Fort Worth beginnen. De volgende ochtend kreeg de delegatie een lange briefing voorgeschoteld van Lymon Josephs, bij General Dynamics belast met het *F-16* project. Josephs was op een laat moment op de hoogte gebracht van de toezegging van Clements, maar had zijn briefing niet daaraan aangepast. Hij bood de Europese landen de *GD-402* aan, waarbij om concurrentie met de *F-15* te vermijden moderne avionica en bewapening niet inbegrepen waren. Ook wat coproductie betreft stond Josephs met lege handen. Hij ging ervan uit dat de Europese landen de toestellen van de plank bij de fabriek zouden kopen. Stokla was furieus.[39]

Het eerste probleem kon worden verholpen in Fort Worth. Aan het zwembad van het motel waar de delegatie in Fort Worth verbleef gingen twee luchtmachtofficieren van elk land met Jerault R. Gentry van de Amerikaanse luchtmacht aan tafel zitten. "Dat het vliegtuig 'air combat' kon, daar waren we wel van overtuigd, daarvoor was hij ontworpen. Maar voor het aanvallen van gronddoelen heb je 'hard points' nodig waar je bommen aan kunt hangen alsmede een radar met 'airground modes'. Ook hadden we graag een 'auto-pilot', want die had de *GD-402* niet. Je moet er niet aan denken dat je de oceaan over moet zonder automatische piloot. De Noren en Denen wilden graag een identificatielicht hebben om in het donker naast een vliegtuig te kunnen vliegen en daarmee te kunnen zien wat het is, dat waren ze zo gewend. Wij hebben dat nooit gedaan en ook niet gevraagd. De Noren wilden verder een remparachute hebben voor hun beijsde landingsbanen. De Belgen en de Nederlanders drongen aan op de voor de nucleaire taak benodigde extra bedrading. Dat heeft later nog een hoop heisa gegeven, want niemand wilde begrijpen dat het om niet veel meer ging dat twee extra draadjes in de kabelbomen. Geen van allen hebben we toen de eis gesteld dat het toestel 'beyond visual range'-wapens zou moeten kunnen meenemen, omdat het enige wapen toen de *Sparrow* was en daar hadden we, ook gezien de ervaringen in Vietnam, weinig vertrouwen in. Die lijst van wensen is bekend geworden als het 'Swimmingpool Paper'", aldus Hidma.[40] Gentry belde na het samenzijn bij het zwembad naar het Pentagon en kreeg gedaan dat de Amerikaanse luchtmacht akkoord ging met de door de Europese landen voorgestelde wijzigingen. Na dat akkoord overhandigde Gentry het Europese verlanglijstje aan General Dynamics "en die hebben de rest van die zondag gewerkt om de briefing daaraan aan te passen."[41]

General Dynamics nam zonder verdere problemen de wensen van de vier landen over: "Ik geloof achteraf dat ze inzagen dat dat hun ook niet slecht uitkwam. Het vliegtuig werd veel breder inzetbaar, terwijl het maar vijftig of honderd pond gewicht scheelde. Toen bleek dat de

ontwikkeling ook niet ten koste zou gaan van het aantal aan te schaffen *F-15's* werd zelfs de Amerikaanse luchtmacht enthousiast."[42]

10.2 Het pad wordt geëffend

Na het bezoek aan Fort Worth keerde de delegatie terug naar Washington. De eerste – op 10 juli voorziene – bespreking werd afgelast, "omdat het Amerikaanse standpunt nog niet vastlag".[43] De volgende dag legde Clements de delegatie drie voorstellen voor.

Het eerste voorstel had betrekking op het tijdschema. Northrop werd opgedragen om vóór 1 november 1974 een uitgewerkte configuratie van de *F-17* aan het Pentagon aan te bieden. Voor General Dynamics gold hetzelfde voor de *F-16*. In november en december 1974 zou de Amerikaanse luchtmacht aan de hand van de proefvluchten, eigen studies, de voorstellen van Northrop en General Dynamics werken aan een advies voor de keuze van de 'lightweight fighter'. Dat advies zou vervolgens leiden tot de keuze voor de *F-16* of voor de *F-17*. De winnaar zou een contract krijgen voor 'Full Scale Development'. Dat hield in de productie van vijftien toestellen van het winnende ontwerp. De eerste toestellen uit de reguliere serieproductie zouden in de tweede helft van 1978 uit de fabriekshallen moeten komen. Daarna zouden elk jaar steeds meer toestellen worden geproduceerd. In 1980 24 toestellen, in 1981 72 en in 1982 144. Uiteindelijk zou de jaarlijkse productie komen te liggen op 240 toestellen. Wat de voor de Amerikaanse luchtmacht bestemde toestellen betreft werd een aantal van 650 genoemd.

Het tweede voorstel van Clements ging over de deelname van de Europese landen aan dit Amerikaanse programma. Zonder zich op wat voor wijze dan ook te binden werden de vier Europese landen uitgenodigd om aan het opstellen van de verdere specificaties van het nieuwe toestel mee te doen. Ook werd de mogelijkheid geboden om deel te nemen aan de evaluatie van de Amerikaanse luchtmacht in november en december 1974 die tot een advies over de keuze moest leiden. Zodra de winnaar van de 'lightweight fighter'-competitie was aangewezen, zouden de luchtvaartindustrieën van de vier Europese landen worden betrokken bij de 'Full Scale Development'. De Europese landen zouden worden uitgenodigd om deel te nemen aan het projectbureau van de Amerikaanse luchtmacht die met dit wapenprogramma zou worden belast.

Een tegenvaller was dat de industriële deelname van de Europese landen onder de maat was. Clements stelde voor om Europese industrieën tien procent van de voor de Amerikaanse luchtmacht bestemde vliegtuigen, de helft van de voor de Europese landen te produceren toestellen en tien procent van de voor andere landen bestemde vliegtuigen te gunnen. Deze verdeling ging uit van de zogeheten 'fly away cost'. Dat was een tweede tegenvaller omdat de Europese landen van de programmakosten waren uitgegaan, op grond waarvan zij een aanvaardbare verdeelsleutel verwachtten. Een bijkomend, derde, probleem was dat de Europese industrieën moesten concurreren met Amerikaanse bedrijven. Het was in beton gehouwen beleid dat de Amerikaanse luchtmacht over productiebronnen in de Verenigde Staten moest beschikken. Daarnaast was productie van delen van het toestel in Europa mogelijk, maar dan moesten deze Europese industrieën wel 'reasonably' concurrerend zijn en dus onder de prijs van hun Amerikaanse tegenstrevers met vaste luchtmachtorders duiken.

Het derde en laatste voorstel betrof de prijs van het toestel. De Amerikaanse regering wilde geen prijsgarantie afgeven. De Amerikanen maakten onderscheid tussen eenmalige kosten ('non-recurring costs') en de productiekosten per toestel ('unit recurring costs', ook wel 'fly away cost'genoemd). Wat de eerste kostencategorie betreft wilden de Verenigde Staten de Europese landen per aan hen te leveren toestel 1/1500 van deze kosten in rekening brengen. De Verenigde Staten gingen ervan uit dat minstens 1500 toestellen zouden worden verkocht. Voor vervolgorders, bij voorbeeld bij vervanging van de Nederlandse *NF-5* toestellen, zouden deze

kosten bij wijze van klantenbinding niet in rekening worden gebracht. Wat de productiekosten betreft wilden de Verenigde Staten de prijs per toestel jaarlijks vaststellen. Dat zou betekenen dat de eerste toestellen relatief duur zouden zijn. Pas als het productieproces de kinderziektes was ontgroeid zouden lagere prijzen gaan gelden. Stokla wilde net zoals dat gebruikelijk was in Europa een gemiddelde kostprijs, die voor de hele duur van het programma zou worden vastgelegd.[44]

Een bijkomend probleem was dat de Amerikaanse regering weliswaar had besloten de 'lightweight fighter' voor de eigen luchtmacht aan te schaffen, maar dat het Amerikaanse Congres daarover het laatste woord had. Daarbij hanteerden de machtige commissies van de Senaat en het Huis van Afgevaardigden voor de strijdkrachten ook nog eens de systematiek dat per begrotingsjaar goedkeuring werd gehecht aan de aantallen te bestellen toestellen. Het was niet zeker dat over een langere periode de Amerikaanse luchtmacht die aantallen vliegtuigen kon bestellen die het nodig dacht te hebben. Dat zag de delegatie als een serieus probleem dat aan minister Schlesinger werd voorgelegd: "Meneer Schlesinger, u zegt dat nou wel, 650, maar wie weet of het Congres daar straks een stokje voor steekt?"[45] Schlesinger pakte die handschoen met veel bravoure op: "We werden daarna uitgenodigd voor een lunch in een heel goed restaurant aan de Potomac-rivier. Daar kwamen aan de hoofdtafel vier heren zitten en dat bleken de voorzitters te zijn van de Defensiecommissies en de Budgetcommissies van het Huis en de Senaat. En die verklaarden plechtig met zijn vieren dat hun commissies tot 650 stuks geen roet in het eten zouden gooien. Ze zouden de aankoop zonder stemming laten passeren. Dat was werkelijk ongehoord!"

Vol goede moed rapporteerden Stokla en Hidma dat dit "de deur opent tot een omvangrijke standaardisatie op goede en relatief goedkope jachtvliegtuigen en bijbehorende logistieke voorzieningen." [46] Uit "de rekenvoorbeelden bij de beide firma's, officieuze Amerikaanse cijfers en elementaire berekeningen" zou blijken dat "de *F-16* iets goedkoper zal zijn dan de *F-17* en dat laatstgenoemde goedkoper zal uitvallen dan de *Mirage F1/M53*".

Met zoveel losse einden in de Verenigde Staten en met even zoveel tegenstrijdige inschattingen van de betekenis van het Franse aanbod werd het voor minister Vredeling wel erg onoverzichtelijk. Het leek hem "een hopeloze zaak".[47] Op de al in mei bij de minister gearriveerde uitnodiging van de Franse minister van Defensie om met de 'ministres competents' over de aanschaf te overleggen was inmiddels gereageerd. De Noorse minister had namens zijn collega's uit België, Nederland en Denemarken laten weten dat een bezoek begin september 1974 in Parijs voor hen goed zou uitkomen. De Amerikanen hadden lucht gekregen van deze Franse manoeuvre.[48] Om niet achter te blijven had minister Schlesinger zijn Europese collega's uitgenodigd voor een bezoek aan Washington. Nu de weg naar de aanschaf van een opvolger van de *Starfighter* zo onduidelijk was wilde Vredeling de uitstapjes naar Parijs en Washington op de lange baan schuiven. Hij had daarover met zijn Belgische collega willen spreken, maar die hield zich voor Vredeling onbereikbaar. Intussen gonsde het van de geruchten dat de Belgen de knoop al hadden doorgehakt en voor de *Mirage* hadden gekozen.[49] Ook het benaderen van zijn Noorse collega wilde maar niet vlotten: "[Vredeling] voorziet hierbij moeilijkheden aangezien zijn Noorse collega de Engelse taal niet volledig beheerst."[50]

De weifelachtigheid van Vredeling werd nogal doortastend bestreden door Stokla. In een ruim twee uur durend gesprek met diplomaten van de Amerikaanse ambassade in Den Haag, dat "open, frank and without strain or reticence" verliep, nam Stokla alle "problem areas" door.[51] Hij liet er daarbij geen spoor van twijfel over bestaan "that the Royal Netherlands Air Force is doing everything possible to insure the selection of a US aircraft." Na wat doorvragen door Charles Tanguy, de tweede man op de Amerikaanse ambassade in Den Haag, sprak Stokla zijn zorgen uit over de verdeeldheid binnen het kabinet-Den Uyl over de keuze van een opvolger van de *Starfighter*. Minister van Buitenlandse Zaken Max van der Stoel ("an Atlanticist") en

staatssecretaris Bram Stemerdink ("categorically anti-French and thus pro-American in this matter") vormden het tegenwicht tegen Henk Vredeling ("a Europeanist who would lean toward a French purchase") en Joop den Uyl ("pro-French but would give primary weight to industrial participation"). Stokla, die de Amerikanen beschouwden als een alom gewaardeerd en gerespecteerd officier "because of his great experience and clear-headed judgment", gaf de Amerikanen het advies om de verdeelsleutel voor de coproductie te wijzigen. De Europese landen hadden meer profijt van een langere periode van deelname aan de coproductie dan een relatief korte met een hoge productie. Ook zou het voor de Europeanen beter zijn om een vaste gemiddelde prijs voor hun toestellen te betalen. Zorgen maakte Stokla zich over problemen met de brandstofvoorziening voor de voor de *F-16* voorziene F-100 motor. Een probleem waar Stokla in zijn reisverslag en in de interdepartementale werkgroep vervanging *F-104G* geen melding van had gemaakt.

Aanvankelijk leidden de adviezen van Stokla tot niets. Op 2 augustus 1974 stuurden de Verenigde Staten een nieuwe prijsopgave naar de vier landen. Het betrof "ramingen exclusief de meerkosten door deelname van Europese industrieën aan het project."[52] Op Stokla's verzoek om een nieuw voorstel voor de verdeling van de coproductie hadden de Amerikanen nog niet gereageerd. Wel hadden de vier Europese landen een tegenvoorstel op tafel gelegd. Als basis voor de te hanteren rekenmethode hadden de Europeanen de prijs van de 'initial buy value' voorgesteld. De Amerikanen gingen in hun voorstel uit van de 'flyaway cost'. Het verschil tussen beide benaderingen zat in de bijtelling van de 'non-recurring cost' en de kosten voor 'initial spares' in de 'flyaway cost'. Verder wilden de Europeanen in plaats van de helft van de coproductie voor de door de vier landen te bestellen toestellen maar veertig procent van deze coproductie. Stokla had de Amerikanen er op 23 juli 1974 op gewezen dat de helft veel te hoog gegrepen was voor de Belgische en Nederlandse luchtvaartbedrijven. In plaats daarvan zou het aandeel in de coproductie van voor derde landen bestemde toestellen moeten worden verdubbeld in percentage. Niet tien maar twintig procent van deze coproductie moest in handen van de Europeanen komen. Zouden de Amerikanen bezwaren blijven houden tegen deze verdeling dan konden ze wel vergeten dat de vier landen gezamenlijk tot aanschaf van een Amerikaans toestel zouden besluiten: "in our judgment, this is the single most important variable in determining whether the Belgians buy an American plane", seinde de Amerikaanse ambassade in Brussel aan Washington.[53]

Om te voorkomen dat over een zo lange periode van coproductie onduidelijkheid zou ontstaan over de precieze vaststelling van het volume van de coproductie zou het Europese aandeel in de coproductie cumulatief moeten worden gemeten. In het begin gemiste kansen konden zou worden opgespoord en later ingehaald.

Voor een deel kwamen de Amerikanen snel met tegenvoorstellen over de brug. Wat de verdeling van de coproductie betreft kwamen de Amerikanen de Europese landen grotendeels tegemoet. Tien procent van de 'procurement value' van de voor de Amerikaanse luchtmacht te bouwen toestellen zou toevallen aan Europese industrieën. Met 'procurement value' werd een berekeningsmethode bedoeld die met de door de Europese landen voorgestelde 'initial buy' overeen kwam. Bij dit deel van het compensatiepakket brachten de Amerikanen op deze aanschafwaarde de waarde van de eenmalige kosten in mindering. Wat het aandeel in de productie van de eigen toestellen betreft namen de Amerikanen het Europse voorstel volledig over. Ze gingen ook akkoord met een verhoging van het aandeel van de Europese industrieën in de productie voor derde landen.[54]

De keerzijde van het zo lang uitblijven van de gevraagde reactie op het verzoek van Stokla was dat verder uitstel van de keuze onvermijdelijk was geworden. Het werd onmogelijk geacht om in september 1974 voldoende gegevens voorhanden te hebben om de voor- en nadelen van de verschillende offertes te kunnen vergelijken en te beoordelen.[55] Ambassadeur Spierenburg had

daarover met Etiënne Davignon, de directeur-generaal politieke zaken van het Belgische ministerie van Buitenlandse Zaken gesproken, die Spierenburgs mening bleek te delen. Davignon ging ervan uit dat voor oktober 1974 geen besluit zou vallen.[56]

Een tegenslag was dat de Belgische autoriteiten alsnog niet akkoord konden gaan met de deelname van de vier landen aan de opstelling van het 'Request for Proposal' waar de specificaties voor de *F-16* en *F-17* nader zouden worden uitgewerkt.[57] Deelname werd in Brussel beschouwd als "a firm commitment which anticipates the European ministers of Defence decision expected to be taken by the end of September 1974."[58] Door de Belgische weigering konden de overige drie landen niet aan de uitwerking van de specificaties meewerken, omdat de Amerikaanse uitnodiging aan het consortium van de vier landen was gericht. De luchtmacht legde zich overigens snel neer bij deze Belgische blokkade "daar er voldoende wegen zijn om Nederlandse wensen aan de Amerikaanse experts te doen toekomen."[59] "Het kan wellicht zelfs een argument betekenen om de datum van 1 oktober te verschuiven", schreef de directie materieel luchtmacht aan minister Vredeling.[60]

Tegelijkertijd kwam beweging in de Franse positie. Met een goed gevoel voor het zoeken van publiciteit had de nieuwe Franse minister van Buitenlandse Zaken, Jean Sauvagnargues, bij zijn Nederlandse collega aangedrongen op hechtere samenwerking in Europees verband op defensiegebied. De aanschaf van de *Mirage F1/M53* zou daaraan "een belangrijke bijdrage" betekenen.[61] Een paar weken later sijpelde in de media door dat de Franse regering van plan zou zijn om dertig tot veertig *Mirage F1/M53* toestellen aan te schaffen voor haar eigen luchtmacht.[62] De mogelijkheden tot coproductie en compensatie werden verder uitgewerkt en aan de vier landen aangeboden: "une offre claire et sans aléas".[63] Het Franse aanbod werd gevreesd door de Amerikanen. De Amerikaanse ambassadeur in Brussel waarschuwde dat "the odds are against us."[64] Toen ook nog eens bekend werd dat de Fransen een aantal uitgebreide reizen organiseerden voor journalisten uit de vier landen werd gezocht naar "ways and means of a counter-campaign".[65] Dat alles op alles moest worden gezet was onvermijdelijk. De journalisten zouden door Frankrijk reizen met twee *Mystère 20* zakenvliegtuigen, dineren in het restaurant van de Eiffeltoren en de rest van de avond doorbrengen in het *Lido*.

Het Zweedse aanbod om de *Viggen* aan te schaffen bleek nog niet van de baan. Bij wijze van compromis waren Nederland en België in het 'Steering Committee' akkoord gegaan met een kort bezoek van 7 tot en met 9 augustus 1974 aan Zweden. Dat bezoek vond plaats tegen een voor de *Viggen* ongunstige achtergrond. In nog geen maand tijd waren twee *Viggen*-toestellen verongelukt.[66]

Het bezoek veranderde aan de afwijzende houding van Nederland en België niets. Bij de aanschaf van de *Viggen* zouden de Zweden in Nederland en België een nieuwe SAAB-autofabriek en een Scania-vrachtwagenfabriek bouwen, Ericson zou zich ook in de Lage Landen vestigen. De Zweden boden de vier landen verder twee mogelijkheden aan voor de productie van de *Viggen*. Het ene voorstel hield in dat het toestel volledig in landen van de *Europese Unie* zou worden vervaardigd. Dit zou wel betekenen dat alle productieapparatuur zou moeten worden gedupliceerd met alle daarbij horende extra kosten. De andere mogelijkheid betrof een 'joint venture' van Zweedse en Europese bedrijven, waarbij volgens de luchtmacht een ander probleem opdoemde. In oorlogstijd zou Zweden zich houden aan 'absolute neutrality' waardoor de aanvoer van reservedelen voor de toestellen zou worden onderbroken.

Dat laatste punt kwam aan de orde in een gesprek van minister-president Joop den Uyl met zijn Zweedse ambtgenoot, Olaf Palme, op 12 september 1974 in het Catshuis. Veel tijd voor een diepgaand gesprek over de *Viggen* had Den Uyl niet ingeruimd. Palme kreeg de kans om erop te wijzen dat in 1971 de regels voor levering van reservedelen in oorlogstijd waren versoepeld. In vredestijd aangegane verplichtingen zouden behoudens een verbod van de Veiligheidsraad van

de Verenigde Naties altijd worden nagekomen.[67] Een onderbreking van de aanvoer van reservedelen naar de vier Europese landen was daarom niet aan de orde. Bij afwezigheid van Vredeling, die op dat moment met de drie andere ministers van Defensie in Parijs was, was het aan staatssecretaris Bram Stemerdink om zich over de kansen van de *Viggen* uit te spreken. De *Viggen* was in aanschaf en exploitatie zo duur, dat "the *Viggen* is not in a favourable position for being selected as the successor of our *Starfighters*."

Voor de *Viggen* viel het doek tijdens het bezoek van de vier ministers van Defensie aan Stockholm op 2 en 3 oktober 1974. Omdat niets meer op het spel stond was besloten dat de Nederlandse delegatieleden op deze reis hun vrouwen mochten meenemen. Dat zorgde ervoor dat het bezoek een vrolijk uitstapje werd. Op een donker en regenachtig vliegveld bij Stockholm stond bij aankomst een kleine man met een glimmende pet de Nederlanders onderaan de vliegtuigtrap op te wachten. Iedereen zette zijn koffer bij de doorweekte man neer. Jammer genoeg had niemand losse Zweedse kronen voor een fooi bij zich. De volgende dag bleek het de Zweedse chef defensiestaf te zijn die zijn Nederlandse gasten had willen begroeten.[68]

10.3 Jouer le jeu Américain

Noch in Den Haag noch in Brussel waren na de zomervakantie van 1974 de geesten rijp voor een snelle keuze. De Amerikanen waren nog volop verwikkeld in de tweestrijd tussen Northrop en General Dynamics. De Fransen hadden in Brussel de beste troeven in handen, maar als met de Verenigde Staten een grote serieproductie van hetzij de *F-16* hetzij de *F-17* tot stand zou komen lagen de meest profijtelijke industrieel-politieke voordelen plotseling aan de andere kant van de Atlantische Oceaan. Maar daar stond tegenover dat de Belgen geen zin hadden om vanuit Washington voortdurend aan het lijntje te worden gehouden en stelselmatig te moeten wachten op "nieuwe elementen en voorwaarden." De Belgen voelden niets voor om zich voor het Amerikaanse karretje te laten spannen: "de jouer le jeu Américain".[69] Het liefst zouden de Belgische minister van Buitenlandse Zaken, zijn directeur-generaal Etiënne Davignon en diens rechterhand Pierre Champenois pas op de plaats maken. Ze wilden dat de bezoeken van de vier ministers van Defensie aan Parijs en Washington op de lange baan zouden worden geschoven. Zolang Nederland en België het niet met elkaar eens waren zouden die bezoeken "onder de slechtst mogelijke condities plaatsvinden", zo meende Davignon. Om uit de impasse te geraken stelde Davignon voor dat de ministers van Buitenlandse Zaken en van Defensie elkaar begin september in Brussel zouden treffen. Doel was om het tijdschema voor de bezoeken aan Parijs en Washington verder op te rekken en de datum van 1 oktober 1974 niet meer als voor België fatale datum aan te houden.[70]

Vredeling ging graag akkoord met deze benadering. Een bijkomstig voordeel was dat "hem meer tijd werd verschaft om contact op te nemen met zijn Duitse ambtgenoot alvorens tot beslissingen over te gaan." Ook voor luitenant-generaal Hans Knoop woog het belang van "volledig vergelijkbare gegevens" zwaarder dan een paar maanden uitstel. Omdat met de Amerikanen nog over de coproductie werd onderhandeld moest nog maar even worden gewacht. Niet dat het belang van de Europese industrieën en de werkgelegenheid voor hem de doorslag gaven, maar "juist dit aspect zal in Belgische kringen tot aarzeling en mogelijk tot uitstel leiden". En dat uitstel speelde de Amerikanen in de kaart en vergrootte de kansen op een keuze voor een Amerikaans toestel.

Drie dagen later sprak minister Vredeling voor het eerst met vertegenwoordigers van General Dynamics. De Texaanse vliegtuigbouwer presenteerde zijn plannen met de *F-16*, maar het zwaartepunt van de discussie lag bij de verdere gang van zaken. Vredeling maakte van zijn hart geen moordkuil en maakte dan ook geen geheim van zijn problemen met het tijdschema voor de bezoeken aan Parijs en Washington. Een verschuiving van die bezoeken met een paar weken

leverde voor Vredeling nieuwe agendaproblemen op. Hij moest op Prinsjesdag in Den Haag zijn en eind september zou de Tweede Kamer zijn Defensienota behandelen. Vredeling had wel een alternatief. De vier ministers van Defensie hadden elkaar sinds 2 mei 1974 niet meer gesproken over de vliegtuigvervanging. Tijdens de halfjaarlijkse bijeenkomst van de *NAVO* in december zouden de vier Europese ministers de stand van zaken kunnen doornemen. Een bezoek aan Washington zou dan in januari 1975 kunnen plaatsvinden. Met ingehouden plezier noteerde de Amerikaanse ambassade in haar verslag: "we believe a delay to be in the US best interest."[71] De bij het gesprek met General Dynamics aanwezige Amerikaanse diplomaten deden geen enkele poging deze door Vredeling in gang gezette vertraging te stoppen.

Voor het eerst kwamen op 26 augustus 1974 op het ministerie van Algemene Zaken de meest bij de vervanging betrokken ministers bijeen. De bijeenkomst was een initiatief van minister van Buitenlandse Zaken Max van der Stoel, die de wrijving tussen de Nederlandse luchtmachtofficieren en hun Belgische tegenpolen niet was ontgaan. Bij het gesprek waren minister-president Joop den Uyl, minister van Economische Zaken Ruud Lubbers, ambassadeur Spierenburg en een aantal ambtenaren aanwezig. De ministers van Financiën en van Sociale Zaken ontbraken. Jaap Boersma, de minister van Sociale Zaken, vanwege privé-omstandigheden. Zijn zoon was als dienstplichtige bij een vliegtuigongeluk om het leven gekomen. Het sterk verouderde toestel waar de ministerszoon in zat werd gebruikt voor het bepalen van artillerieopstellingen. De plaatsvervangend bevelhebber der luchtstrijdkrachten, Rien Geschiere, was de boodschapper van dit slechte nieuws aan de minister.[72]

Als eerste kreeg Vredeling het woord. De minister van Defensie gaf een opsomming van de gebeurtenissen sinds eind 1973 en liet de taakspecialisatiestudie van de *NAVO*, het gehengel van de Belgische minister van Landsverdediging naar de *Mirage*, de besluitvorming in de Verenigde Staten over een nieuw toestel en de onzekerheid over het voortbestaan van het *MRCA*-project en de daaruit voortvloeiende mogelijkheden van verdere samenwerking met Duitsland de revue passeren.[73] Naar zijn mening hadden Nederland en België hetzelfde probleem. De taakspecialisatiestudie van de *NAVO* schreef een toestel voor dat beperkte grondsteun moest leveren en de capaciteit moest bezitten om zich in het luchtgevecht te handhaven. De tandem Dassault en Vanden Boeynants dramden voortdurend op een snelle beslissing. Wat tijdschema betreft lagen Nederland en België wat uiteen. Nu stonden bezoeken aan Parijs en Washington voor de deur. Wat de Nederlandse minister betreft bezoeken "met de mond dicht". Vredeling meende "toch mee te moeten gaan, omdat als ik niet meega Vanden Boeynants een besluit neemt. Vanden Boeynants heeft contact met mij gemeden." Vredelings conclusie: "keuze uitstellen tot eind van dit jaar, dan alle factoren bekend. […] Defensie heeft volstrekt nog geen keus gemaakt." Max van der Stoel viel Vredeling bij: "We moeten met de Belgen uitstel proberen, maar wel een limiet stellen en januari [1975] prikken. Naar buiten moeten we volhouden dat we zorgvuldig technisch evalueren en indruk vermijden dat onze voorkeur is bepaald. Een uitzondering is de *Viggen*."

Ambassadeur Spierenburg en Herman Stokla namen de meer feitelijke punten voor hun rekening. Stokla schotelde de ministers "zeer voorlopige prijzen" voor. De vervanging van de *Starfighter* zou Nederland 2,7 tot 3,1 miljard gulden kosten als voor de *Viggen* zou worden gekozen, 2,6 miljard bij aanschaf van de *Mirage* en precies 2,01 miljard als de keuze op een Amerikaans toestel zou vallen. Met het Franse compensatieaanbod zou Nederland de tegenwaarde van vijftig toestellen mogen produceren, bij het Amerikaanse aanbod kon dat oplopen tot de tegenwaarde van 140 toestellen. De reactie van de minister-president was veelzeggend: "Ik weet het nog niet".

De twijfels van de minister-president waren onmiskenbaar ingegeven door politieke overwegingen. De positie van de Verenigde Staten als de belangrijkste bondgenoot van de West-Europese landen stond onder druk. De problemen die zich in de transatlantische

verhouding voordeden waren ongelijksoortig van aard en gewicht, maar fungeerden wel alle als uiterst ontvlambare brandstof voor onderlinge irritaties en problemen.

Op 30 augustus 1974 ontving de Nederlandse minister-president een brief van de Amerikaanse president, Gerald R. Ford. Ford zat met de van zijn voorganger verkregen erfenis van de Watergate-affaire in zijn maag. Een van de daarmee samenhangende problemen die hij moest oplossen was de positie van Alexander M. Haig Jr. Haig, een van de meest gedecoreerde Amerikaanse militairen aller tijden, was militair assistent en later zelfs de plaatsvervanger van Henry Kissinger geweest in diens functie van Nationaal Veiligheidsadviseur. In de nadagen van president Richard M. Nixon bekleedde Haig de machtige positie van chef staf van het *Witte Huis*. Terwijl Nixon volledig gepreoccupeerd was met zijn eigen ondergang, probeerde Haig de Amerikaanse politiek vanuit het Witte Huis in goede banen te leiden. Na het aftreden van Nixon was Haigs positie als chef staf onhoudbaar geworden. Als een van de belangrijkste steunpilaren van de afgetreden president had Haig vuile handen gemaakt. Voor Haig diende dan ook een nieuwe functie te worden gevonden. Het probleem was dat dat een functie moest zijn waarvoor geen benoemingsprocedure via de Amerikaanse Senaat nodig was. Niet ondenkbaar was dat de benoeming van Haig op een functie in het Pentagon op bezwaren zou stuiten in de Amerikaanse Senaat. Een van de posten waarbij alleen de president het voor het zeggen had was de functie van Amerikaanse opperbevelhebber in Europa. Daar kwam de Senaat niet aan te pas.

Ford liet alle bondgenoten strikt vertrouwelijk weten dat generaal Andrew Goodpaster, de toenmalige Amerikaanse opperbevelhebber in Europa, gevraagd had "to retire from the United States Army in the coming weeks."[74] Goodpaster wist echter van niets en liet per telegram aan de hoogste militaire commandanten van de *NAVO*-landen weten dat "news reports that I asked for retirement are incorrect". De benoeming van Haig vereiste instemming van alle lidstaten en zo kwam deze kwestie op het bordje van de Nederlandse minister-president. Na overleg in de ministerraad gaf Den Uyl opdracht om de lidstaten te polsen en hen te vragen of ze de Nederlandse bezwaren over de geschiktheid van Haig als nieuwe opperbevelhebber deelden.[75] Dat zijn nieren in Nederland grondig waren beproefd ontging Haig niet. Bij zijn eerste bezoek, op 15 januari 1975, liet de Nederlandse minister-president verstek gaan.[76] Pas een jaar later, op 26 maart 1976, bleek het na veel hangen en wurgen mogelijk om een afspraak tussen de Nederlandse minister-president en de hoogste Amerikaanse militair in Europa tot stand te brengen. "May I again thank you for taking time from your busy schedule to see me on the evening of March 26th", schreef Haig met een bitterzoete pen.[77]

Een tweede twistappel tussen Nederland en de Verenigde Staten ging om de landingsrechten van KLM in de Verenigde Staten. De Amerikaanse luchtvaartmaatschappij PanAm balanceerde op de rand van bankroet. De stijgende energieprijzen en de moordende concurrentie op de transatlantische routes deden PanAm bijna de das om. Om een faillissement af te wenden zetten de Amerikanen het mes in de landingsrechten van KLM. Daarmee kwam Nederlandse nationale trots in grote problemen. KLM kampte met dezelfde problemen als andere luchtvaartmaatschappijen. De steeds maar stijgende brandstofprijzen hadden KLM in de rode cijfers doen belanden. In 1974 stevende KLM op het vierde achtereenvolgende verliesgevende jaar af. Draconische maatregelen werden aangekondigd: een derde van de piloten zou moeten afvloeien, bij het cabine- en grondpersoneel waren ontslagen te verwachten, in het lijnennet zou worden gesneden en de ticketprijzen zouden fors worden verhoogd. Alle franje zou worden weggesneden.[78]

Bij de benoeming van Haig was geen enkel verband met de vervanging van de *Starfighter*, bij de problemen met de landingsrechten legden Tweede Kamerleden als Relus ter Beek en de ministers Tjerk Westerterp van Verkeer en Waterstaat en Hans Gruijters van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening een relatie tussen beide kwesties. In het geval van de derde kwestie draaide het om de nucleaire capaciteit van de opvolger van de *Starfighter*. Na terugkeer uit de

Verenigde Staten had Herman Stokla tegenover journalisten verklaard dat de Verenigde Staten in ieder geval hetzelfde toestel als Nederland zou kiezen. Omdat het ondenkbaar was dat de Verenigde Staten hun keuze zouden laten vallen op de *Mirage F1/M53*, legden anderen, waaronder Joop van Elsen, de voorzitter van de Vaste Commissie van de Tweede Kamer voor Defensie, Stokla's uitspraak uit als een onverbloemde keuze voor een Amerikaans toestel. Voor het eerst in lange tijd wilde de commissie over de vervanging van de *Starfighter* met de minister van Defensie van gedachten wisselen. Was het niet verstandig, zo luidde Van Elsens redenering, om bij dit soort "reusachtige orders" niet alleen naar het technisch-operationele belang van de luchtmachtmacht te kijken maar ook andere aspecten in beschouwing te nemen. Met andere woorden, de vraag aan de minister was of hij op 9 september 1974 om half elf 's ochtends met de Vaste Kamercommissie vertrouwelijk kon spreken over de bij zo'n belangrijk besluit te hanteren normen.[79]

Het Tweede Kamerlid van de Partij van de Arbeid Piet Dankert had Vredeling laten weten het merkwaardig te vinden dat na de taakspecialisatiestudie van de *NAVO* het in eerste instantie door de luchtmacht, maar later ook in het 'Steering Committee' gehanteerde lijstje met kandidaat-opvolgers van de *Starfighters* beperkt was gebleven tot de *F-17*, de *F-16* en *Mirage* met als twijfelgeval ook nog de *Viggen*. In het drie uur durende vertrouwelijke overleg bleven Vredeling en Dankert op dat punt recht tegenover elkaar staan.[80] Dankert stelde de vraag hoe het mogelijk was dat na het afzwakken van de aan een opvolger van de *Starfighter* te stellen operationele eisen toch nog steeds werd uitgegaan van hetzelfde lijstje van mogelijke opvolgers als door minister De Koster in juni 1972 aan de Tweede Kamer gepresenteerd. Dankert stelde vast dat de twee taken uit de taakspecialisatiestudie (bevechten van luchtoverwicht en het bieden van grondsteun) met een toestel konden worden uitgevoerd. De vraag voor hem was of dat met en eenvoudig of met een duur en gecompliceerd toestel zou moeten gebeuren. Deze vraag stellen was hem ook beantwoorden: "de PvdA-Kamerleden Dankert en De Vries menen dat de Nederlandse luchtmacht eigenlijk niet de *NAVO*-taak heeft (krijgt) om de aanschaf van een van de vier dure types te rechtvaardigen."[81] Dankert hamerde zo op taakspecialisatie en standaardisatie, omdat daarvan veel werd verwacht. Binnen zijn fractie had Dankert laten vallen dat door gebrek aan specialisatie en standaardisatie "30-50 procent van de NAVO-inspanning weggegooid is".[82]

In dat verband niet verwonderlijk maakte Dankert zich zorgen over de financiële onderbouwing van de Defensienota die met name in het tweede deel van de tien jaren durende planperiode een opeenstapeling van grote en kostbare investeringsprojecten kende. Nu reeds een voorkeur uitspreken voor een dure vervanger van de *Starfighter* zou de uitvoering van andere – even belangrijke – plannen kunnen bemoeilijken. Om die reden vroeg Dankert om nogmaals naar goedkopere mogelijkheden van vervanging van de *Starfighter* te kijken.

Vredeling redde zich hieruit door het overleg als "een tussentijdse verantwoording" te beschouwen. Veel werk moest nog worden verzet. In het bijzonder ging het om "onderhandelingen over compensaties voor de Nederlandse industrie".[83] Nederland wilde wat dat betreft "het onderste uit de kan halen." "Een definitieve beslissing is op zijn vroegst tegen de jaarwisseling te verwachten", aldus minister Vredeling in een toelichting aan de media na afloop van het overleg met de Kamercommissie. Tijdig voor de eindbeslissing zou Vredeling de Vaste Kamercommissie informeren en zou de commissie bijeenkomen om "de politieke, economische en technisch-operationele voor- en nadelen van de verschillende vliegtuigen tegen elkaar te kunnen afwegen." Daarbij was de kans dat Nederland alsnog een goedkopere vervanger bij zijn keuze zou betrekken "klein maar nog steeds aanwezig."[84] Maar voorlopig volgde Nederland het pad van het 'Steering Committee' en wachtte Vredeling het technisch-militaire onderzoek af dat "over omstreeks vier weken" werd verwacht. Als dat rapport er zou zijn bestond nog steeds "de mogelijkheid dat in een latere fase toch nog goedkopere aanbiedingen in bespreking komen."

Terloops had Vredeling de Kamerleden erop gewezen dat in de taakspecialisatiestudie de nucleaire rol van de Nederlandse gevechtsvliegtuigen weliswaar minder veeleisend was geworden, maar nog steeds onderdeel van het takenpakket van de opvolger van de *Starfighter* was. De volgende ochtend opende *De Telegraaf* met een in chocoladeletters afgedrukte kop "Nieuwe jager krijgt atoomopdrachten".[85] De mededeling dat de opvolger van de *Starfighter* ook "kernwapens zou moeten afwerpen achter de vijandelijke linies" was volgens *De Telegraaf* ingeslagen "als een bom bij de leden van linkse regeringspartijen in de commissie." De opvolging van de *Starfighter* kwam daarmee in het in Nederland op gang gekomen debat over de rol van tactisch-nucleaire kernwapens terecht. Nut en noodzaak van dat soort kernwapens stonden ter discussie.[86] De afschrikwekkende werking van nucleaire landmijnen die op het eigen operatiegebied zouden worden ingegraven en in noodgeval tot ontploffing zouden gebracht ontbrak volledig. Het belang van nucleaire ladingen van luchtdoelraketten die boven het eigen grondgebied tot een in de wijde omtrek dood en verderf zaaiende ontploffing zouden moeten komen werd op grond van de ontbrekende afschrikkingswaarde danig betwist. Dat gold ook voor de ladingen voor de artillerie van een aantal krijgsmachten in West-Europa die daarmee de vijand op of vlakbij het eigen grondgebied zouden moeten bestoken. En de nucleaire taak voor de gevechtsvliegtuigen stond eveneens ter discussie. Het communistische dagblad *De Waarheid* schreef voortaan consequent over de 'atoomstraaljager' als de opvolger van de *Starfighter* werd bedoeld.

Terwijl deze problemen in de periode van eind augustus tot medio september de kop opstaken had Vredeling het zichzelf niet makkelijk gemaakt door in het interview in *Vrij Nederland* wild om zich heen te slaan (zie hoofdstuk 9). Met de parlementaire debatten over de Defensienota en de volgende ronde in de besluitvorming over de vervanging van de *Starfighter* voor de boeg dreigde Vredeling een vrije val te maken.

10.4 Het meespelen van België

In de loop van dinsdag 27 augustus 1974 belde ambassadeur Spierenburg uit Brussel met minister Vredeling. Spierenburg had net de bespreking met Etiënne Davignon achter de rug en wilde de minister het goede nieuws melden.[87] De Belgen waren over de streep getrokken en beschouwden "eind september niet als een vaste beslissingstermijn." Wel drongen zij erop aan om "de meest relevante Amerikaanse gegevens en garanties eerder [dan januari 1975] te verkrijgen zodat bijvoorbeeld tegen eind oktober een beslissing zou kunnen worden genomen." Om dat voor elkaar te krijgen waren Davignon en Spierenburg het eens geworden over vier vragen die aan de Amerikanen zouden worden voorgelegd en die naar zij hoopten spoedig zouden worden beantwoord. En passant hadden de twee diplomaten overeenstemming bereikt over drie vragen aan de Franse regering, zodat op alle uitstaande vragen op afzienbare termijn antwoorden te verwachten waren.

De eerste van de vier vragen aan de Amerikanen had betrekking op de aanschaf van het nieuwe toestel voor de Amerikaanse luchtmacht. België en Nederland verlangden daarover absolute zekerheid. Wilde sprake zijn van een succesvol samenwerkingsprogramma dan was Amerikaanse deelname "essentieel". De door onderminister Clements afgegeven verklaring dat de Verenigde Staten van plan waren 650 toestellen aan te schaffen was gewogen en te licht bevonden. Omdat het Congres het laatste woord had bij dit soort aanschaffingen verlangden België en Nederland "een policy statement waarin de Amerikaanse regering de duidelijke verplichting op zich neemt om de vliegtuigen in bovengenoemde aantallen aan te schaffen." Het liefst zagen de twee landen de handtekening van de Amerikaanse president onder een dergelijke verklaring staan.

De tweede vraag richtte zich op de ontwikkelingskosten. Deze kosten werden afzonderlijk berekend en dan over alle bestelde toestellen uitgesmeerd. Omdat beide kandidaten voor het nieuwe Amerikaanse toestel nog werden ontwikkeld, lag het risico van toenemende ontwikkelingskosten op de loer: "hoewel het reëel is, dat ook de Europese landen dit risico mee helpen dragen, moet het tevoren vaststellen van een maximum bedrag toch redelijk worden geacht."

De derde bij de Amerikanen aan te roeren kwestie betrof de prijs van het nieuwe toestel. "De uiteindelijke prijs kan veel hoger worden dan het zich nu laat aanzien", zo werd in het verslag vastgelegd. "Wenselijk is daarom een vaste gemiddelde prijs per vliegtuig, gebaseerd op de productie van een bepaald aantal, bijvoorbeeld 1000 stuks," zo luidde het derde verzoek aan de Amerikanen. Veel hoop op een prijsgarantie hadden Davignon en Spierenburg niet: "De Verenigde Staten zijn krachtens de [wettelijke] voorschriften niet in staat een garantie tegen kostenstijging ingevolge de inflatie te geven; Frankrijk overweegt dit wel."

Ten slotte vroegen België en Nederland meer zekerheid over de coproductie. Ook op dat vlak hielden de Amerikanen de boot af met het geven van garanties. De coproductie was nu uitgedrukt in percentages van het hele programma. Dat betekende dat hoe omvangrijker de productie zou worden des te groter de Europese coproductie zou worden. Om die reden was absolute zekerheid over Amerikaanse deelname aan het programma zo essentieel en moest worden voorkomen dat het door de Amerikanen gehanteerde concurrentiebeding Europese bedrijven het nakijken zou geven.

De vragen aan Frankrijk betroffen in eerste instantie zekerheid over een eigen Franse aanschaf van de *Mirage F1/M53*. Op grond van berichten in de media leefde het idee dat de nieuwe minister van Defensie, Jacques Soufflet, zou besluiten tot de aanschaf van 100 tot 150 toestellen. Zonder aanschaf van *Mirages* door Frankrijk zou geen van de vier landen, dus ook België niet, de keuze laten vallen op de *Mirage F1/M53*.

Ook de Fransen werd gevraagd om prijsgaranties. Ondanks toezeggingen dat in augustus 1974 een besluit zou worden genomen dat prijsstijgingen als gevolg van inflatie boven een bepaald percentage voor rekening van Frankrijk zouden komen was het op dat vlak stil gebleven in Parijs.

Als Frankrijk ook *Mirages* zou aanschaffen, moest met de Franse luchtmacht over de configuratie van de *Mirage* worden gesproken. Het was goed denkbaar dat de Franse luchtmacht een andere uitvoering van de *Mirage* wilde dan de vier Europese landen. Duidelijkheid daarover was gewenst.

De vier ministers van Buitenlandse Zaken en van Defensie van België en Nederland bekrachtigden op maandag 2 september 1974 het oprekken van het tijdschema en kwamen overeen deze vragen aan de Amerikaanse en Franse ministers van Defensie voor te leggen. Vanden Boeynants wilde om voor Nederland onnavolgbare redenen ook enkele vragen aan de Zweedse minister van Defensie stellen. Daar werd geen punt van gemaakt: de druk op de Nederlands-Belgische verhoudingen was immers van de ketel en de Zweedse *Viggen* werd niet serieus genomen.[88] Met het slechten van de eerdere tegenstellingen tussen Nederland en België stond niets meer in de weg voor de bezoeken aan Parijs en Washington. Die zouden in het teken staan van het verzamelen van informatie. Davignon verwachtte niet dat de Amerikanen al tijdens het komende bezoek van de vier ministers aan Washington antwoorden op de aan hen gestelde vragen zouden kunnen geven. De dag na de bijeenkomst van de Nederlandse en Belgische ministers overhandigde Davignon de vragen aan de Franse en Amerikaanse ambassadeurs in Brussel. Op de vraag van de Amerikaanse chargé d'affairs of de beslissing van de vier landen was verschoven naar november "Davignon did not reply directly. But from what

he said and from information we are picking up from other sources, it appears likely that the decision be delayed at least until November."[89]

10.4.1. En route

De door Spierenburg en Stokla voorgestelde vraag naar aanschaf van de *Mirage F1/M53* door de Franse luchtmacht domineerde het gesprek van de Franse minister van Defensie met zijn vier Europese collega's. Tegen de zin van de Franse luchtmacht had Soufflet tot de aanschaf van veertig *Mirage F1/M53* toestellen besloten. Deze aanschaf ging ten koste van de al voorziene aanschaf van 162 *Mirage F1/9K50* toestellen. Deze Mirages gebruikten een andere motor en hadden door het gebruik van deze motor een wat andere constructie.[90] De tegenwaarde van veertig *Mirages F1/M53* was gelijk aan het aanschafbedrag van 57 *Mirages F1/9K50*, zodat de luchtmacht in plaats van 162 nieuwe *Mirages* de beschikking zou gaan krijgen over 105 *Mirage F1/9K50* en veertig *F1/M53* toestellen met verschillende motoren en daardoor gecompliceerde en dure ondersteuning en onderhoud. In het gesprek met de vier Europese ministers noemde minister Jacques Soufflet de aanschaf van voorlopig veertig *Mirage F1/M53* toestellen als de vier Europese landen dat toestel ook zouden aanschaffen. De reactie van de vier ministers was voorspelbaar: Vredeling was zo in zijn wiek geschoten dat hij Soufflet aanraadde dit aantal niet naar buiten te brengen.[91]

Het magere Franse aandeel in het *Mirage*-programma overschaduwde het kleine beetje goede nieuws uit Parijs. Frankrijk bood aan Noorwegen en Denemarken hetzelfde percentage aan compensatie als an Nederland en België. Dat een afzonderlijke afspraak voor deze twee Noordse landen nodig was, had te maken met het nagenoeg geheel ontbreken van bedrijven waar Dassault orders voor de coproductie van de *Mirage* zou kunnen onderbrengen. Dassault en de Franse overheid meenden dit te kunnen oplossen door buiten het *Mirage*-programma compensatieorders te plaatsen. Dat een Dassault-medewerker in dat verband smalend over "jam and ceramics" had gesproken liet een bittere nasmaak bij de Deense minister van Defensie achter.[92]

10.5 Met toeters en bellen

Op dinsdag 11 september 1974 arriveerden de vier ministers van Defensie van Noorwegen, België, Denemarken en Nederland in de Verenigde Staten. Het eerste deel van het bezoek brachten de vier ministers door in Californië waar de prototypes van de *YF-16* en *YF-17* in spectaculaire proefvluchten schijngevechten voerden met *F-4 Phantom* en *F-5* vliegtuigen. "Minister Vredeling was onder de indruk van het snelle stijgvermogen en de goede landings- en starteigenschappen van beide toestellen," zo tekende *De Telegraaf* uit de mond van de minister op.[93]

Twee dagen later, op donderdag 13 september 1974, bulderden aan de Riverside Entrance van het Pentagon de kanonnen over de Potomac. Het muziekkorps van de Amerikaanse marine onthaalde de vier Europese ministers muzikaal en de ceremonie waarmee de Amerikaanse minister van Defensie zijn collega's uit de kleinere Europese landen begroette maakte duidelijk dat het hier om iets groots en belangrijks ging.[94]

De avond ervoor hadden de ministers bij terugkeer van Edwards Air Force Base in hun hotelkamer een brief van de Amerikaanse onderminister Bill Clements aangetroffen. In deze brief troffen de ministers aan "the answers to the questions transmitted to us".[95] Op de vraag welke garantie de Amerikaanse regering kon geven over daadwerkelijke invoering van de *F-16* of *F-17* in de Amerikaanse luchtmacht volstond Clements met de opmerking dat "the current Air Force plan, recently approved by the Secretary of Defense, calls for introduction into the USAF [U.S. Air Force] inventory of the first squadron of Air Combat Fighters (ACFs) in Fiscal

Year 1981 and programs a total of eight squadrons by end of Fiscal Year 1983." Ook over de stationering van de Amerikaanse *F-16* of *F-17* toestellen in Europa beriep Clements zich op plannen en voornemens: "under the revised plan, the first ACF would arrive in early 1982; and of the 650 aircraft in the United States Air Force inventory by the mid 1980s approximately 240 would be deployed to Europe." De uitvoering van alle plannen was "subject to Congressional approval and funding." Op de vraag of een vaste prijs bij de aanschaf van de toestellen kon worden overeengekomen kregen de vier Europese landen opnieuw een ontwijkend antwoord: de Amerikaanse luchtmacht "intends to utilize fixed price incentive contractual arrangement with the prime contractors for the development program and a significant number of production aircraft." Maar zo'n met de vliegtuig- en motorenfabrieken uitonderhandelde prijs kon uiteraard altijd weer stijgen als gevolg van "inflation, engineering changes, schedule modifications, and for customs and taxes, if imposed on the US Government."

In de grote vergaderzaal van de Amerikaanse minister van Defensie zat tegenover de delegaties van de vier Europese landen een imposant gezelschap. Het was de bijna voltallige politieke en militaire top van het Pentagon. Minister James Schlesinger, zijn onderminister Bill Clements, de onderminister voor de luchtmacht John McLucas, de voorzitter van het comité van chefs van staven en de chef van de luchtmachtstaf vergezeld van nog achttien andere militairen en hoge ambtenaren. Meteen na de inleiding van minister Schlesinger nam de Belgische minister van Defensie het woord. Vanden Boeynants had de antwoorden op de vragen goed gelezen en stelde zich op het standpunt dat de antwoorden op de door de vier Europese landen gestelde vragen een 'commitment' moesten inhouden. Hij had zich wat dat betreft al bij het eerste antwoord gestoord aan het "very flexible commitment" van de Amerikaanse regering: "as far as Belgium is concerned, it wished to have a commitment, 'yes or no' in writing, with the interested Government, either the US or any other country."[96] Ook over garanties met betrekking tot de prijs van het nieuwe toestel trok minister Vanden Boeynants in het Pentagon luid aan de bel. De Amerikaanse reactie was "coöperatief en wekte veel vertrouwen in het welslagen van een eventueel gezamenlijk programma met goede compensatieperspectieven."[97] Minister Vanden Boeynants moest echter nog een tijdje wachten op de antwoorden op sommige van zijn vragen, zo luidde de Amerikaanse reactie. En zo ging België stilletjes akkoord met verder uitstel van een besluit over de opvolger van de *Starfighter*. Zo'n besluit – zo luidde de inschatting na het bezoek aan Washington – was niet voor half januari 1975 te verwachten.

Na een dag lang van besprekingen en onderhandelingen in het Pentagon kregen de ministers 's avonds de try-out van de musical 'Mack & Mabel' te zien in de presidentiële loge van het John F. Kennedy Center for Performing Arts in Washington. De musical ging over het leven van een van de eerste Hollywood-regisseurs Mack Sennett en zijn omstuimige liefdesrelatie met een van zijn grootste sterren, Mabel Normand. Een paar weken later ging de musical in New York bedolven onder slechte kritieken in première. Het was een van de grootste flops op Broadway. Vele jaren later, in 1998, kreeg de musical een tweede kans en werd een groot succes. Wellicht in dit verband enigszins ironisch gebeurde dat niet in de Verenigde Staten, maar in Europa.[98]

Meteen na terugkeer naar hun hoofdsteden kregen de vier ministers van Defensie bijgestelde antwoorden op hun vragen. De 'erg flexibel geformuleerde' toezeggingen waren nu stelliger geformuleerd. "The Department of Defense and the United States Air Force are firmly committed to introduce the Air Combat Fighter (ACF) into the USAF inventory", zo luidde nu de toezegging die in de eerdere versie hooguit een verwijzing naar toekomstplannen was. De invoering van het nieuwe toestel in de Amerikaanse luchtmacht was met verwijzing naar aantallen en jaartallen specifiek verwoord. Ook dat versterkte de indruk dat het menens was met de samenwerking van de Verenigde Staten en de vier Europese landen.[99] Eind september volgde een tweede brief met daarin een uitvoerige beschouwing over de berekening van de prijs van het nieuwe toestel, een zogeheten 'fixed price incentive firm'.[100] Via een vrij ingewikkelde rekenmethode was aan Northrop en aan General Dynamics een systematiek voor het berekenen

van de prijs voorgelegd die kostenstijgingen moesten beteugelen, maar helaas niet zouden uitbannen. In het uiteindelijke contract zou worden gewerkt met een richtprijs, 'target price' en een plafondprijs, 'ceiling price', die ongeveer twintig procent boven de richtprijs zou kunnen stijgen.

10.6 Een voorlopige keuze

Intussen trok het 'Steering Committee' op 27 september 1974 zijn eerste conclusies over de voor- en nadelen van de vier kandidaten voor de vervanging van de *Starfighter*. Het 'Steering Committee' had zich gehouden aan het oorspronkelijke, maar inmiddels dankzij het bezoek aan Washington achterhaalde tijdschema en een beoordeling opgesteld aan de hand van de op dat moment voorhanden zijnde gegevens over de vier met elkaar concurrerende toestellen. [101] Die gegevens hadden betrekking op de operationeel-technische aspecten, de logistieke aspecten, de prijs van het toestel en van de exploitatie daarvan en ten slotte de compensatie en de coproductie. De *F-16* en de *F-17* stonden op alle terreinen bovenaan met uitzondering van de compensatie en coproductie. Daar had de *Viggen* een behoorlijke voorsprong, maar als van het nieuwe toestel meer dan duizend stuks zouden worden geproduceerd zouden de *F-16* en *F-17* die achterstand makkelijk kunnen inlopen. Stokla hechtte niet veel waarde aan dit deel van het rapport: "Bij het beschouwen van de geboden coproductie en compensatieregelingen moet grote argwaan worden betracht. De door buitenlandse vliegtuigfirma's genoemde aantallen manuren zijn soms sterk overdreven. De kwalitatieve inhoud van de werkzaamheden is daarenboven niet altijd duidelijk te definiëren. Ten slotte dient men zich af te vragen of het gebodene gerealiseerd kan worden zonder te vervallen in onaanvaardbare éénmalige kosten voor uitbreiding cq. vestiging van industrieën."[102]

Op deelgebieden had de *F-16* in het rapport van het 'Steering Committee' een kleine voorsprong op de *F-17*. Zo waren de operationele exploitatiekosten voor de *F-16* het laagst. Het klimvermogen en de manoeuvreerbaarheid van de *F-16* waren beter dan die van de *F-17* en uiteraard veel beter dan de *Mirage* en de *Viggen*. Vrijwel onopgemerkt tekende zich in het 'Steering Committee' een uitgesproken voorkeur af voor de *F-16*.

Het uitstel van de keuze tot half januari 1975 kwam minister Vredeling goed uit. Hij kon zich daardoor in de maand september volledig richten op de voorbereiding van de behandeling van de Defensienota in de Tweede Kamer. Aan het leggen van contact met zijn Duitse collega over de voortgang van het *MRCA*-project en mogelijk overstappen van de Duitsers naar de samenwerking van de vier Europese landen was Vredeling niet meer toegekomen.[103] Veel zin leek dat overleg ook niet meer te hebben. Op 16 september 1974 had minister Georg Leber van Defensie de Bondsdag laten weten dat de prijs van het *MRCA*-toestel was gestegen naar 24,7 miljoen D-marken. Een forse financiële tegenvaller, maar Duitsland zat met handen en voeten vast aan het *MRCA*-project. Het toestel had inmiddels de eerste proefvluchten gemaakt en Duitsland koerste af op de aanschaf van 322 *MRCA*-toestellen.[104]

10.6.1. Een race met maar een paard

Eind september 1974 was voor General Dynamics de tijd rijp om uit de schaduw van Northrop, Dassault en SAAB te stappen. In Brussel, Oslo, Kopenhagen en Den Haag wilde de leiding van het Texaanse bedrijf met veel tamtam de *F-16* als de gedroomde opvolger van de *Starfighter* presenteren. De Amerikaanse ambassadeur kreeg het er Spaans benauwd van en vreesde dat de met veel publiciteit gepaard gaande campagne van General Dynamics als de bekende rode lap een stier zou gaan fungeren. "A low profile or perhaps none at all was the most prudent course for the next few weeks", was de raad die de Amerikaanse ambassadeur aan General Dynamics gaf.[105]

In Parijs werd daar anders over gedacht. Premier Jacques Chirac van Frankrijk verklaarde dat "l'attitude de la Belgique, des Pays-Bas, de la Norvège et du Danemark sur le remplacement prochain de leurs avions *Starfighter* était un 'test de la volonté politique de l'union de l'Europe."[106] De vier Europese landen, waarvan Noorwegen geen deel uitmaakte van wat toen de Europese Economische Gemeenschap heette, zouden de Europese eenwording in gevaar brengen als zij geen Franse, maar Amerikaanse toestellen zouden aanschaffen, aldus Chirac. De uitspraken van Chirac werden opgevat als een dreigement: "als de verklaring van de Franse premier juist is weergegeven, dan heeft zij het karakter van een bedreiging", aldus de Deense minister van Defensie Erling Bröndum.

In de boezem van de politieke achterban van minister Henk Vredeling en staatssecretaris Bram Stemerdink woedde een veenbrand rond de vervanging van de *Starfighter* en de in de Defensienota opgenomen plannen voor de Nederlandse krijgsmacht. Met alle macht werd geprobeerd al te onstuimige kritiek op het defensiebeleid in het algemeen en de vervanging van de *Starfighter* in het bijzonder in te dammen. Een adviescommissie van het partijbestuur had "een keurig werkstuk afgeleverd, waarin heel wat kritische noten worden gekraakt, maar waarin de verschillende conclusies desondanks positief uitvallen."[107] Dat was gezien de samenstelling van de partijcommissie ook niet zo verwonderlijk. Voorzitter was Harry van den Bergh, die als fractiemedewerker van de PvdA-fractie in de Tweede Kamer "kind aan huis was bij PvdA-bewindslieden, partijbestuur en fractie." Tot de leden hoorde een groot deel van de fractieleden, alsmede Ab Sligting, de woordvoerder van Henk Vredeling. Het partijbestuur nam het advies van de commissie over, maar riep daarmee in de partijraad tegenkrachten op. Het regende moties om strak vast te houden aan de in het verkiezingsprogramma Keerpunt vastgelegde bezuinigingen, om de vervanging van de *Starfighter* in strijd te verklaren met het verkiezingsprogramma en om desnoods maar tegen de defensiebegroting te stemmen. De laatste oproep werd met slechts 62 tegen 47 stemmen verworpen.

Tot de kritische noten waarover binnen de Partij van de Arbeid geen meningsverschil bestond hoorde de vervanging van de *Starfighter*. Fractiewoordvoerder Piet Dankert twijfelde "aan het realiteitsgehalte van de investeringsvoornemens in de periode 1979 tot en met 1983. Die twijfel hangt samen onder meer met het feit dat de stuksprijzen van materieel waar hoogwaardige defensietechnologie is ingestopt de laatste jaren schrikbarend stijgen, aanzienlijk schrikbarender dan de gemiddelde prijsstijgingen in overige sectoren, terwijl de minister van Defensie voor de financiering van zijn begroting op niets meer extra mag rekenen dan zijn collega's op andere departementen."[108] Dankert vreesde daarom dat de grootste investeringsprojecten ("met de standaardfregatten behoort de vervanging van de *Starfighter* tot de grootste investeringsprojecten van de defensienota") het financiële fundament van de Defensienota te zwaar zouden belasten.

Daarnaast wilde hij nog eens "zorgvuldig onderzoeken of, mede als gevolg van de ontwikkeling met betrekking tot 2 en 4 ATAF de door de *NAVO* verlangde en door Vredeling aanvaarde 'air superiority', wel absoluut noodzakelijk is. Mocht dat niet zo zijn, dan kan met een toestel worden volstaan, dat misschien de helft kost van wat we nu van plan zijn uit te geven (*Alpha Jet* bij voorbeeld in plaats van *Cobra*, *Viggen* of *Mirage F1/M53*)".[109] Ruimte voor zo'n kwalitatief bescheidener toestel bepleitte Dankert ook in het licht van de militaire krachtsverhoudingen tussen Oost en West. Volgens Dankert, die zich daarbij beriep op Amerikaanse gegevens, De *NAVO* en het Warschaupact beschikten in Centraal-Europa over elk ongeveer 2700 toestellen, volgens Dankert.

Voor Stemerdink waren deze gedachten van Dankert reden om alle zeilen bij te zetten. De staatssecretaris gaf Herman Stokla op 17 september 1974 opdracht een overzicht van de aantallen gevechtsvliegtuigen van de *NAVO*-landen in Centraal-Europa op te stellen dat als tegengif kon dienen tegen Dankerts argumenten. De luchtmacht kwam in haar overzicht niet

verder dan 1663 gevechtsvliegtuigen van de *NAVO* in Centraal-Europa in 1973. Dat aantal zou – als de *Starfighter* zou worden vervangen – in 1983 1645 zijn, zo voorspelde de luchtmacht.[110]

De oproep om te zoeken naar een minder geavanceerd toestel als vervanger van de *Starfighter* wilde Stemerdink met behulp van de Amerikaanse ambassade in Den Haag smoren. Hij benaderde de tweede man van de ambassade, Charles Tanguy, en vroeg hem op 20 september 1974 te zorgen voor "a clear statement by top *NATO* authorities that the Dutch replacement fighter must fulfill roles and possess characteristics found in the American candidates, but not in a less expensive, less sophisticated aircraft."[111] Tanguy nam Stemerdinks verzoek serieus, maar vermoedde dat als de naam van de Nederlandse staatssecretaris als 'auctor intellectualis' van zo'n verklaring bekend zou worden de rapen gaar zouden zijn. Hij verzocht daarom de naam van de staatssecretaris niet in verband te brengen met deze poging om de besluitvorming in Nederland te beïnvloeden: "one possible gambit would be to let *NATO* authorities know of the questions being raised in the Dutch Parliament about the replacement fighter and request an authoritative restatement of the conclusions of the 1973 air force specialization subcommittee. *NATO* authorities could be told that such a statement would be helpful to the Government of The Netherlands in convincing Parliament and Dutch public opinion that The Netherlands does indeed need a replacement fighter with the capabilities of the *Cobra* or *YF-16*."

Na ruim een maand van wikken en wegen zagen de Amerikanen ervan af om via de *NAVO* Nederland tot de aanschaf van een Amerikaans toestel op te roepen: "Stemerdink accepted that it would be risky for US authorities to attempt to secure a new *NATO* statement or finding to justify the sale of an American replacement aircraft to The Netherlands."[112]

Een misschien wel nog gevaarlijker ontwikkeling bezorgde de ambassade hoofdbrekens. De kwestie rond de landingsrechten van de KLM in de Verenigde Staten bereikte in de herfst van 1974 haar hoogtepunt. De Amerikanen stuurden aan op het drastisch beperken van het aantal intercontinentale vluchten van de KLM. Daartoe zouden in Den Haag in oktober 1974 besprekingen tussen de Amerikaanse en Nederlandse luchtvaartautoriteiten worden gevoerd. Deze besprekingen zouden dus samenvallen met wat de ambassade op dat moment inschatte als de laatste weken van onderhandelingen over de aanschaf van een opvolger van de *Starfighter*: "Dutch press has already begun to publish stories alleging US intentions to pressure Dutch into selecting US replacement fighter by threathening to lower the boom on the Dutch in the civil aviation talks."[113] Vredeling had enig verband tussen de twee kwesties publiekelijk ontkend, maar Tjerk Westerterp, de minister van Verkeer en Waterstaat, "told the deputy-chief of mission with characteristic shrewdness and lack of pretense that it would be difficult for him, as minister of Transportation, to argue in favor of the selection of an American aircraft if the United States had applied what, in Dutch eyes, appeared to be unfair pressure in the forthcoming civil air consultations."

De voorspelling van de ambaasade leek uit te komen. Bij het begin van de Amerikaans-Nederlandse besprekingen over de problemen rond de intercontinentale vluchten werd de Nederlandse delegatie verrast door de harde opstelling van de Amerikanen. De KLM had haar lijnennet zo opgezet dat op haar intercontinentale vluchten een groot aantal buitenlandse passagiers overstapten die met KLM-vluchten uit andere bestemmingen op Schiphol waren gearriveerd. De Amerikanen beschouwden dat als "onevenredig" profiteren van het aanbod aan naar de Verenigde Staten reizende passagiers. Het luchtvaartverdrag tussen Nederland en de Verenigde Staten bevatte de bepaling dat "er evenwicht moet bestaan in de voordelen van beide landen". Dat evenwicht was in de ogen van de Amerikaanse luchtvaartautoriteiten zoek.[114]

De bij de KLM levende verwachting dat de kwestie zou zijn geregeld door in de winterdienstregeling 1974/1975 haar eigen capaciteit met 28 procent te verminderen was helaas niet juist. De Amerikanen verlangden veel meer en zagen de al door de KLM genomen

beperking "als een druppel op een gloeiende plaat." Van de 25 vluchten van de KLM zouden er nog maar acht overblijven. De te schrappen lijnvluchten maakten zeventien procent van de totale omzet van de KLM uit. Drie- tot vierduizend arbeidsplaatsen stonden er bij "de vliegende Nederlandse vlag" op het spel. Dat was voor het ministerie van Buitenlandse Zaken het sein om de Amerikanen te waarschuwen. Staatssecretaris Laurens Jan Brinkhorst van Buitenlandse Zaken veegde de Amerikaanse delegatieleider bij de luchtvaartbesprekingen de mantel uit. De Amerikaanse positie was "unacceptable, nationalistic and amounted to a diktat."[115] De dreiging die als een zwaard van Damocles boven de KLM hing werd in Nederland bekeken "in the context of the overall relations with the United States", aldus Brinkhorst.

Wat dat precies kon betekenen bleek twee dagen later in de ministerraad. Minister Westerterp had de bestelling van twee KLM-toestellen in de Verenigde Staten opgeschort en kondigde aan dat "hij als minister van Verkeer en Waterstaat [niet] positief zou kunnen reageren op de aanschaffing van Amerikaans militair materieel, indien de onderhandelingen over de luchtvaartovereenkomst zouden aflopen met het door de Amerikaanse delegatie voorgestane resultaat."[116] Minister voor Ontwikkelingssamenwerking Jan Pronk viel zijn collega van Verkeer en Waterstaat bij: "De aankoop van een vervanger voor de *Starfighter* mag daarbij in het geding komen."

In de Tweede Kamer raakte de kwestie van de landingsrechten in het vaarwater van de *Starfighter*-vervanging. De voorzitter van de Vaste Commissie voor Defensie, Joop van Elsen wilde geen rechtstreeks verband tussen de twee kwesties, "maar er rijst automatisch argwaan over de Amerikaanse loyaliteit bij dit soort kwesties."[117] De fractievoorzitter van de Christelijk-Historische Unie, Roelof Kruisinga, bezocht de Amerikaanse ambassadeur in Den Haag om duidelijk te maken dat de aan de KLM op te leggen beperkingen zouden kunnen leiden tot "an emotional and relations-damaging reaction on the part of all Dutchmen including whole spectrum of Dutch political parties."[118]

De kou verdween tijdelijk uit de voor de KLM zo onheilspellende lucht toen minister van Buitenlandse Zaken Max van der Stoel zijn Amerikaanse collega Henry Kissinger op het wijdere belang van goede afspraken over de landingsrechten van de KLM had gewezen.[119]

Een andere donkere schaduw over de kansen van een Amerikaans toestel als opvolger van de *Starfighter* bleef de Belgische minister voor Landsverdediging, Paul Vanden Boeynants. Weliswaar was voor hem geen sprake van "aucune décision sur le choix des avions de combat." Maar het was voor Vanden Boeynants geen gelopen race : "nous ne voulons pas être les porteurs d'eau des Américains. "[120] De Belgische minister beschouwde de vier toestellen "evenwaardig". Het verschil met "de Hollanders is dat bij ons de militairen wellicht meer oog hebben voor de economische aspecten."[121] En dat vereiste dat zo lang mogelijk alle kandidaten in de race moesten worden gehouden: "Ik heb al gezegd dat het fout is, en anti-commercieel, om zich uit te spreken voor de laatste nul in de prijs bedongen is."

De met de voorbereiding van de keuze van de opvolger van de *Starfighter* belaste Nederlandse officieren hadden daar minder last van. Herman Stokla liet zich bij een lunch in de residentie van de Amerikaanse ambassadeur in Den Haag ontvallen dat "all Dutch military agree on the technical superiority of American *Starfighter* replacement candidates. He went on to say that the other three consortium members are of the same opinion."[122]

Dat gold niet voor Vanden Boeynants. Toen de vier ministers op 7 oktober 1974 het Interim Report van het 'Steering Committee' bespraken keerde de Belgische minister zich tegen "de te grote duidelijkheid" van dat rapport.[123] Vredeling meende dat "de militair-technische kant van de evaluatie voldoende is uitgediept doch dat de economische en financiële aspecten nog verfijnd kunnen worden." Vanden Boeynants kreeg dus grotendeels zijn zin. Aan de drie

hoofdsteden zouden opnieuw vragen worden voorgelegd. De schriftelijke bevestiging van de antwoorden die begin september aan Washington, Parijs en Stockholm waren voorgelegd liet wat Parijs en Stockholm betreft nog op zich wachten. Desalniettemin verwachtte Vredeling dat langzamerhand de periode van het verzamelen van gegevens kon worden afgesloten en dat de tijd van besluitvorming op aanbreken stond. Wilde hij nog iets van zijn Europese idealen waarmaken, dan begon de tijd te dringen. Wellicht – zo opperde hij in aanwezigheid van de luchtmachtleiding – zou het interessant zijn om in de richting van de Europese Commissie te kijken. De Europese commissaris Altiero Spinelli was – zo zei Vredeling – onlangs benaderd door de Europese vliegtuigindustrie. Het ging daarbij om niet-militaire vliegtuigen. Herman Stokla merkte dat de Nederlandse minister van Defensie een bepaalde richting in wilde en greep in: "spreker acht het nuttig om erop te wijzen dat de vervanging van de *Starfighter* in dit verband niet te groot moet worden voorgesteld: het project vormt slechts een klein percentage van de omzet van de Europese luchtvaartindustrie." Stokla zelf richtte zich op het regelen van de aanwezigheid van luchtmachtofficieren van de vier landen bij de evaluatie van de Amerikaanse luchtmacht van de *F-16* en de *F-17*. Geen van de vier ministers had bezwaar gemaakt tegen dat idee: het werd goed gevonden omdat het ging om het verzamelen van informatie.

Wie op informatie uit Frankrijk zat te wachten moest geduldig zijn. Eind oktober 1974, bijna twee maanden nadat aan Parijs de vragen waren voorgelegd, kwam het bericht dat helaas sprake was van "enige vertraging".[124] Dat lag aan het in het Engels vertalen van de brief van minister Jacques Soufflet aan zijn vier Europese collega's. Toen eindelijk de brief halverwege november werd verzonden werd het wachten enigszins beloond. De Franse luchtmacht zou niet 37 *Mirage F1/M53* toestellen aanschaffen, maar evenveel als de grootste afnemer. Dat was met 116 toestellen de Belgische luchtmacht. Een forse vooruitgang, maar nog steeds veel minder dan de 650 toestellen voor de Amerikaanse luchtmacht.[125]

Eindelijk werd het verlossende woord gesproken over de al in de zomer beloofde inflatiegarantie waardoor een redelijke mate van zekerheid werd verkregen over de prijs van de *Mirage F1/M53*. Om op dit vlak aan de mogelijke afnemers van de *Mirage F1/M53* zekerheid te bieden had de Franse regering besloten de jaarlijkse inflatiecorrecties van de aanschafprijs te beperken. Deze garantie had uitsluitend betrekking op dat deel van de prijs die werd berekend over het deel van de toestellen dat in Frankrijk zou worden geproduceerd. Gedurende de eerste drie jaar na de contractondertekening zou de Franse regering prijsverhogingen voor eigen rekening nemen als deze stijgingen boven de 7,5 procent zouden uitkomen, de daaropvolgende jaren gold een percentage van 6,5 en in de vier laatste jaren 5,5.

Het lange wachten werd overschaduwd door een "hoog opgenomen" incident rond Paul Stehlin, de plaatsvervangend voorzitter van de Nationale Assemblee. Stehlin was een gepensioneerde luchtmachtgeneraal, die aan het eind van de jaren vijftig en begin van de jaren zestig was opgeklommen tot bevelhebber der luchtstrijdkrachten. Eerder had hij functies vervuld in Washington en na zijn pensionering had hij gehoopt op de benoeming tot Frans ambassadeur in Washington. Hij werd gepasseerd. In plaats daarvan was hij adviseur van Hughes Aircraft geworden. Dat adviseurschap en zijn huwelijk met een Amerikaanse vrouw werden hem in het najaar van 1974 buitengewoon kwalijk genomen. Op 17 september 1974 stuurde Stehlin een uitvoerige nota aan de Franse president. De rode draad in zijn betoog was dat de Europese vliegtuigindustrie een enorme achterstand had op de Amerikaanse: "a growing technology gap is apparent".[126] Dat had ertoe geleid dat in Groot-Brittannië in de jaren zestig maar twee multilaterale gevechtsvliegtuigen waren ontwikkeld: de *Jaguar* en *MRCA*. In Frankrijk had Dassault "followed a relatively narrow approach based on the original *Mirage*." De Verenigde Staten hadden echter negen nieuwe vliegtuigen ontwikkeld en drie al bestaande toestellen ingrijpend gemoderniseerd. Een nog somberder beeld gaf Stehlin van de ontwikkeling van

motortechnologie in Europa. De voor de *Mirage F1/M53* ontwikkelde motor was nauwelijks beter dan de in de late jaren vijftig ontwikkelde motor voor de *Starfighter*.

Om de achterstand op deze en andere gebieden te kunnen verkleinen "a technical and industrial collaboration must be set up between the United States and Europe." En wie deze boodschap niet goed had begrepen kreeg van Stehlin het advies dat "the *YF-16* and *YF-17* are unquestionably superior to the *Mirage F1/M53*".

De nota van Stehlin vond haar weg naar steeds meer personen in en buiten Frankrijk. Op zaterdag 2 november 1974 tilde de *International Herald Tribune* een tipje van de sluier over de tot dan buiten de publiciteit gebleven nota. "A Race with Only One Horse?", zo kopte de in Parijs verschijnende Amerikaanse krant boven het artikel. Stehlin maakte duidelijk dat de uiteindelijke keuze voor de opvolger van de *Starfighter* in de Verenigde Staten zou vallen: tussen de *F-16* en de *F-17*, zo luidde de belangrijkste boodschap uit het artikel.[127]

In Nederland werd met ongeloof gereageerd op de nota van Stehlin. Staatssecretaris Bram Stemerdink kreeg in oktober 1974 de nota onder ogen en gaf Herman Stokla een kopie. Deze stuurde de nota naar de Franse ambassadeur in Den Haag met de vraag of hier sprake van een authentiek document of dat deze nepnota de bedoeling had de Frans-Nederlandse betrekkingen te beschadigen.[128] Hij kon niet geloven dat een Franse generaal zijn eigen krijgsmacht zo afviel.

Dat konden de parlementaire collega's van Stehlin ook niet geloven. Zowel regeringspartijen als oppositiepartijen juichten toen minister Jacques Soufflet aankondigde dat hij opdracht had gegeven tot een onderzoek of tegen de gepensioneerde generaal Stehlin disciplinaire straffen konden worden genomen. De Gaullistische fractie wilde Stehlin, lid van een kleine partij, uit de Assemblée Nationale stoten. De volgende dag trad Stehlin terug als plaatsvervangend voorzitter van de Assemblée Nationale.

Op het moment dat in kleine kring in Den Haag de nota van Stehlin circuleerde bezocht Pierre François, de secretaris-generaal van Avions Marcel Dassault, het ministerie van Defensie. Luitenant-generaal Robbie Wijting, de voorzitter van het comité chefs van staven, fungeerde als gastheer. Veel nieuwe informatie leverde het gesprek niet op. Wel waarschuwde François ervoor dat de Verenigde Staten zelf kon besluiten tot het aanbrengen van modificaties aan de nieuwe toestellen. De Europese landen zouden wat dat betreft geen stem in het kapittel hebben. Dat zou de Europese landen voor het blok zetten: of omwille van standaardisatie de vele kostbare aanpassingen doorvoeren of accepteren dat ze met een aan de Amerikaanse uitvoering inferieur toestel zouden rondvliegen.[129] Het verslag van zijn gesprek werd in het Engels gesteld en belandde ook op het bureau van Henk Vredeling, die hoogst verbaasd was over de Engelstalige versie van het in Den Haag gevoerde overleg tussen twee van zijn officieren met de Franstalige vertegenwoordiger van Dassault. "Waarom is dit in het Engels gesteld?" krabbelde de minister op het stuk. Hij ging er met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid vanuit dat het verslag in laatste instantie niet voor hem, als minister politiek verantwoordelijk voor deze complexe besluitvorming, maar voor een persoon of instantie bestemd was die niet de Nederlandse en Franse taal machtig was.

10.7 De strijd om een eenvoudiger toestel

Zes weken na de behandeling van de Defensienota stond de behandeling van de defensiebegroting voor 1975 in de Tweede Kamer op de agenda. Maar toen de agenda van de Tweede Kamer vol raakte werd de behandeling van de defensiebegroting uitgesteld. Op voorstel van Piet Dankert viel het besluit om over de vervanging van de *Starfighter* in een bijeenkomst van de Vaste Commissie voor Defensie te overleggen. Ter voorbereiding werden de fracties

opgeroepen schriftelijke vragen in te dienen. De meeste vragen, 35 van de 42, waren afkomstig van de fractie van de Partij van de Arbeid.[130]

De meeste vragen spitsten zich toe op de geschiktheid van goedkopere toestellen om de aan Nederland toebedeelde taken te kunnen uitvoeren. Andere dan de vier door het 'Steering Committee' bestudeerde vliegtuigen wilde Vredeling niet in beschouwing nemen. Dat soort toestellen beschikte niet "over eigenschappen waarmede kan worden voldaan aan de van de *NAVO*-specialisatiestudie aangegeven en door Nederland aanvaarde taken." Gevraagd naar de eisen die aan het nieuwe toestel moesten worden gesteld noemde Vredeling achtereenvolgens "westelijke herkomst, jachtbommenwerpers die zich kunnen handhaven in luchtgevechten, recenter type dan de *Starfighter* (waarvan eerste proefvlucht plaatsvond in 1960), eenpersoons-vliegtuig, met operationeel bruikbare tweezits trainingsversie, betaalbare prijs." Verderop in de beantwoording liet Vredeling zich ontvallen dat ook de geluidshinder een factor van betekenis bij de keuze was. Over compensatie en coproductie zweeg hij in alle talen.

Langzamerhand was Vredeling "ook wel tot de conclusie gekomen dat de *F-16* echt superieur was. En in ieder geval stak het toestel met kop en schouders uit boven het alternatief van de PvdA [een minder geavanceerd toestel als de *A-7* of de *F-5E Tiger*]".[131] "The *Mirage* was not the real problem for those […] who favored an American plane", vertelde Bram Stemerdink aan de Amerikaanse ambassade.[132] Dat gevaar zat 'm in de discussie over de vaag of zo'n Amerikaans toestel niet over veel meer capaciteiten beschikte dan Nederland strikt genomen voor de het uitvoeren van de aan de Nederlandse luchtmacht toebedeelde taken nodig had. Bij Piet Dankert en de rest van de Tweede Kamerfractie zou ook de aanschaf van de *Mirage* "op bezwaren […] hebben gestuit."[133]

"Vredeling trok flink van leer tegenover de vragenstellers [...] en merkte op dat het ernstige consequenties zou hebben als hem zou worden afgeraden één van de vier kandidaten te kopen", zo begon volgens een reconstructie in *Vrij Nederland* Vredeling het overleg met de Kamercommissie.[134] Dankert bestreed dat: "Dat zeggen we niet, maar we vragen ons af waarom de keuze tot deze vier beperkt moest worden." Het merkwaardige feit deed zich immers voor dat met uitzondering van de *F-16* de overige drie toestellen ook al ten tijde van de ministers Den Toom en De Koster op het verlanglijstje van de luchtmacht hadden gestaan. Dat gegeven maakte het boeiend om eens een blik te werpen in studie over de taakspecialisatie waarmee Vredeling de kritische vragen van Dankert voortdurend wegwuifde. Maar dat rapport was aan de hoogste graad van geheimhouding onderworpen en bleef voorlopig nog even voor de Tweede Kamerleden een gesloten boek.

Wel kwamen in volle omvang de verschillen van mening tussen Vredeling enerzijds en Dankert en De Vries anderzijds aan de oppervlakte. "Langzamerhand heb ik het idee gekregen dat Defensie geen overtuigende visie heeft. Maar de pest is dat zo'n departement geen behoefte heeft om de concepties op tafel te leggen. Je krijgt antwoorden waaruit je proeft dat ze de discussie willen afremmen, dat motiveert mij enorm want daar word ik doodziek van. Het gaat verdomme om 2,3 miljard", aldus Klaas de Vries.[135] Vredeling zelf had het gevoel met de voorkeur en opvattingen van de luchtmacht te worden meegezogen. Hij had "zich met de keuze van zijn eigen ministerie geïdentificeerd. Het was het speelgoed van de luchtmacht."[136] Of in de woorden van Klaas de Vries: "De minister wordt natuurlijk ook geconfronteerd met een overmaat aan technische know-how waar zijn hele apparaat pal achter staat. Voor hem wordt het ook steeds moeilijker om te vragen: is dat nou wel zo? Dan gaat hij zijn ambtenaren dekken."[137]

Maar bij Vredeling speelden ook eigen, persoonlijke ervaringen een rol: "Dan kun je wel zeggen dat die taak [bevechten van luchtoverwicht] op zo'n moment door de andere *NAVO*-partners moet worden overgenomen, maar dit afschuiven stuitte me tegen de borst."[138] Hij had

dat naar zijn eigen zeggen overgehouden aan zijn ervaringen in de Tweede Wereldoorlog: "Wat je ervan overhoudt is, dat we ons nooit meer onder de voet moeten laten lopen en dat betekende weer dat je voor een behoorlijke krijgsmacht hebt te zorgen." De *Starfighter*-vervanging moet nu snel beslist worden." Voor minister Vredeling – zo analyseerde J.M. Bik – was "de discussie, zo zij er ooit geweest is, nu gesloten."[139]

10.7.1. Europese zijsprongen

Zo leek het inderdaad, maar de minister van Defensie worstelde met de vervanging van de *Starfighter* als geen ander. In november kreeg Herman Stokla van Vredeling "auf sehr vertraulicher Basis" opdracht om in Duitsland toch nog eens informatie in te winnen over het *MRCA*-project.[140] Vredelings ambtgenoot Georg Leber was Stokla zeer ter wille en bood Nederland en de drie andere landen de mogelijkheid "dass sich die vier kleine Länder in der heutigen Lage am *MRCA* Programm beteiligen können." Maar hoe graag Vredeling ook "eine wirkliche europäische Lösung begrüssen möchte", van deelname aan het *MRCA*-project kon geen sprake zijn: "muss ich [Vredeling] wohl annehmen, dass durch das Risiko der weiteren Entwicklung sowie der Preisgestaltung des *MRCA* unsere Teilnahme an diesem Programm sehr schwer zu vertreten sein wird."

Vredeling had de *Mirage* in tegenstelling tot de luchtmacht en staatssecretaris Stemerdink niet van meet af aan afgeschreven.[141] Voor hem was het leidende principe dat hij "Defensie onder de hoede van de Europese Gemeenschappen wilde". [142] Daarbij stond voor hem vast "dat de Europese veiligheid ook in de toekomst alleen door zeer nauwe samenwerking met de Verenigde Staten is verzekerd." Tegelijkertijd was hij ervan overtuigd "dat naarmate Europa's politieke eenheid meer en meer in zicht komt, de defensie der betrokken landen onder invloed van dit proces zou komen." Daar lagen dus aanknopingspunten om met Frankrijk stappen te zetten op weg naar zo'n nauwere Europese samenwerking.

Langs twee assen verkende Vredeling dat Europese pad. Allereerst regelde hij via Karel van Miert, toen medewerker van het kabinet van de Belgische Eurocommissaris Henri Simonet, afspraken met twee Europese topambtenaren "ter persoonlijke en strikt confidentiële titel, met jou over de voorgestelde aangelegenheden."[143] Deze gesprekken kregen op verzoek van Vredeling nog een vervolg. Het voortouw in het ambtelijk defensieapparaat bij de vervanging van de *Starfighter* lag bij de luchtmacht. Op het ministerie aan het Plein beschikte de minister over een klein stafbureau, het bureau Algemene Beleidszaken. Het hoofd van dit bureau, Leo van der Put, kreeg de opdracht naar Brussel te gaan om met bij de Europese vliegtuigindustrie betrokken ambtenaren van de Europese Economische Gemeenschap te praten. Van der Put "had daar een gesprek met een 'verschrikkelijke blaaskaak'. Er zat geen bruikbare lijn in dat soort sonderingen."[144] Van der Put "hield er in ieder geval het gevoel van over van: daar komt niks van terecht."

De mogelijkheden om met Frankrijk de samenwerking te intensiveren en daarvoor de aanschaf van een opvolger van de *Starfighter* als aanjager te gebruiken waren ook niet dik gezaaid. Eind 1974 stuurde de Franse regering een hoge ambtenaar, Hugues de l'Estoile, naar Den Haag. De l'Estoile, "een capabele jonge ambtenaar", was "een zekere dunk van zichzelf niet vreemd."[145] Het was de bedoeling met De l'Estoile enerzijds afspraken te maken over "de integratie van de vliegtuigindustrie" in Europa en anderzijds van Franse zijde duidelijke toezeggingen te krijgen over nauwere samenwerking in *NAVO*-verband. Om dat voor elkaar te krijgen werd ambassadeur Spierenburg ingezet. Spierenburg zette de onderhandelingen in nauwe afstemming met het Belgische ministerie van Buitenlandse Zaken in.

Van Nederlandse zijde werden drie "politieke tegemoetkomingen" geformuleerd die "voor de Nederlandse bewindslieden een minimum zullen vormen waarop eigenlijk niet valt af te dingen."[146] In de eerste plaats verlangde Nederland van Frankrijk bij aanschaf door Nederland

en België van de *Mirage* "een zo nauwkeurig mogelijke politieke beslissing tot integratie van de vliegtuigindustrie met 'follow-up' afspraken." Op een punt wilde Nederland heel precieze afspraken: "een gezamenlijk exportbeleid, althans ten aanzien van militaire vliegtuigen."

In de tweede plaats wilde Nederland dat de door Frankrijk aan te schaffen *Mirage F1/M53* toestellen ter beschikking zouden komen van de bondgenootschappelijke verdediging. Het aantal van 120 toestellen vond België te weinig: van Frankrijk werd verlangd een eigen aanschaf van 150 toestellen. Nederland schaarde zich achter deze Belgische wens.[147] Om deze bijdrage aan de militaire organisatie van de *NAVO* voor Frankrijk aanvaardbaar te maken wilde Nederland dat hiervoor dezelfde constructie zou worden gebruikt als eerder voor de inzet van in Duitsland gelegerde Franse eenheden. Daartoe hadden de toenmalige Amerikaanse opperbevelhebber in Europa, generaal Lyman L. Lemnitzer, en de Franse chef defensiestaf Charles Ailleret een overeenkomst gesloten die erin voorzag dat in geval van een crisis en dan nog uitsluitend met instemming van de Franse president, deze strijdkrachten onder bevel van *NAVO*-commandanten zouden worden geplaatst. Daaraan voorafgaand waren uiteraard de operationele plannen gecoördineerd, waarschuwingsregelingen met elkaar afgestemd en praktische arrangementen voor verbindingen getroffen.

In de derde plaats werd nog een politiek gebaar verwacht: toetreding van Frankrijk tot de Eurogroep en Euronad, een beraad van met defensiematerieel belaste hoge ambtenaren uit de verschillende Europese lidstaten.

Wat de integratie van de vliegtuigindustrie betreft was het geen verrassing dat de Franse regering "bereid was zeer ver te gaan en terzake 'un engagement politique formel' te kunnen aanvaarden."[148] Over de Nederlandse eis van een gezamenlijk exportbeleid zweeg De l'Estoile. Een paar weken later werd duidelijk dat Frankrijk op dat vlak geen duimbreed van zijn soevereiniteit wilde opgeven. Een consultatieprocedure kon worden opgezet, waardoor "het mogelijk werd rekening te houden met bepaalde wensen, maar dit is verder een zaak van regeringen."[149]

Toevoeging van de Franse *Mirage F1/M53*-toestellen aan de bondgenootschappelijke verdediging was voor Parijs echter een stap te ver: "de realiteiten van de Franse binnenlandse politiek gedoogden dit niet." Maar ook als Frankrijk positief op deze wens van België en vooral Nederland had gereageerd had zo'n toezegging voor de luchtmacht weinig waarde. "Het beschikbaar stellen van vijf squadrons *Mirage F1/M53* door Frankrijk is een onrealistisch aanbod en is gezien de interne militaire problemen voor de Franse luchtstrijdkrachten ongeloofwaardig", zo concludeerden de voorzitter van het comité verenigde chefs staven, de chef van de luchtmachtstaf en luitenant-generaal Herman Stokla in een advies aan minister Vredeling.[150] Zij achten het risico groot dat "Frankrijk om begrijpelijke redenen zijn toezegging van vijf squadrons na enige tijd weer ongedaan maakt." Het advies van de drie luchtmachtgeneraals luidde dat het beter was als Frankrijk "zijn gehele strijdkracht in het kader van artikel V van het Noord-Atlantisch Verdrag zou brengen. Franse tegenvoorstellen kunnen daarna op hun waarde worden beoordeeld."

Veel heil kon op korte termijn ook niet worden verwacht van initiatieven om de integratie van de Europese vliegtuigindustrie op gang te brengen. In de loop der jaren was een lappendeken van verschillende samenwerkingsvormen rond vliegtuigprojecten ontstaan. Bij de *Airbus* werkten industrieën uit verschillende landen samen, maar bij de *Concorde* en de *Jaguar* was het project tot twee landen beperkt. Ook de mate van de samenwerking verschilde per project. Bij militaire projecten hadden overheden een flinke vinger in de pap, terwijl bij samenwerking rond een civiel vliegtuig de bemoeienis van overheidswege nogal wisselde. Alle Europese landen kenden voorzieningen om hun vliegtuigindustrieën te ondersteunen. Wilde sprake zijn van èn

harmonisatie èn integratie dan was daarvoor een initiatief nodig dat "de nodige kracht zou hebben om de impasse te doorbreken".[151]

Een eerste poging om de ondergrond voor zo'n initiatief te leggen had de Belgische regering ondernomen. De kritiek uit Den Haag was echter niet mals. België wilde zich uitsluitend op de productie van militaire toestellen richten en de kring van landen die bij dit initiatief zouden worden betrokken zou beperkt blijven tot België, Nederland en Frankrijk. Een tegenvoorstel uit de pen van het ministerie van Buitenlandse Zaken schoot bij Defensie in het verkeerde keelgat.[152] Ook Buitenlandse Zaken wilde het initiatief in eerste instantie beperken tot België, Nederland en Frankrijk. De nadruk lag op militaire en niet op civiele projecten. Het hoofdbezwaar van Defensie bij monde van het hoofd bureau Algemene Beleidszaken was dat als de verklaring waarmee het initiatief zou worden gelanceerd "vóór de beslissing inzake de *Starfighter*-vervanging door de regeringen van Frankrijk, België en Nederland zou worden ondertekend, voor Nederland en België mijns inziens nauwelijks en andere mogelijkheid open zou blijven dan de *Mirage* als opvolger van de *Starfighter* te kiezen." Als met de verklaring zou worden gewacht tot na de keuze van een andere opvolger van de *Starfighter* dan de *Mirage*, zou het initiatief niet veel zin meer hebben. Als België en Nederland wel de *Mirage* zou kiezen, was de inhoud van het initiatief te vaag en te bescheiden.

Vooral van het Belgische plan werd gevreesd dat het tot vertraging bij de keuze van een opvolger van de *Starfighter* zou leiden. Eerst moesten België en Nederland overeenstemming bereiken, vervolgens lag het voor de hand het met Frankrijk eens te worden. Als nog meer landen bij het initiatief betrokken zouden moeten worden zou dat extra tijd kosten.

10.8 Een Nederlandse Mirage

Voor de tweede keer in nog geen vier maanden tijd bezochten de vier ministers van Defensie Frankrijk. Op 22 december 1974 had de *Mirage F1/M53* zijn eerste proefvlucht gemaakt. Testpiloot Guy Mitaux-Maurouard vloog op een hoogte van ruim twaalf kilometer gedurende een uur met de nieuwste *Mirage*. Nu konden de vier Europese ministers het nieuwe toestel in volle pracht gaan bekijken. Maar voordat dat zou gebeuren maakten de ministers een tussenstop in Reims waar twee al operationele squadrons met *Mirage F1/9K50* toestellen werden bezocht. Een van deze *Mirages* maakte een demonstratievlucht. Op de vliegbasis Istres bij Marseille zagen de ministers de achtste proefvlucht van de *Mirage F1/M53*. Volgens Stokla werd zo de indruk versterkt "dat de demonstratie met de *Mirage F1/M53* vrijwel gelijk was aan die van de *Mirage F1/9K50* te Reims. Voorts werd de *Alpha Jet* voorgevlogen met als resultaat dat ook niet-vaklieden opmerkten dat het hier duidelijk een toestel van een lagere orde betrof."[153]

In een hangar stond een *Mirage F1/9K50*. Met daaromheen uitgestald alle bewapening en munitie. Op het toestel en op de munitie stonden Nederlandse woorden, zoals 'gevaar'. Dit was een toestel voor de Zuid-Afrikaanse luchtmacht. Hidma attendeerde minister Vredeling op het toestel: dit waren aanduidingen op aan het Zuid-Afrikaanse apartheidsregiem te leveren oorlogsmaterieel. Nederland zou bij aanschaf van de *Mirage F1/M53* rechtstreeks betrokken worden bij leveranties aan dit soort landen. Technisch gezien had Nederland dan de mogelijkheid om de in het kader van coproductie bij Fokker te maken onderdelen niet te leveren, maar daar diende wel een financiële compensatie tegenover te staan om die delen elders te produceren. Het was dus leveren aan zulke landen of de leveranties uit andere landen financieren.[154]

In Istres maakte Beno-Claude Vallières van Avions Marcel Dassault bekend dat de in het vooruitzicht te stellen coproductie en compensatie voor de vier Europese landen aanmerkelijk was verbeterd. Bij een productie van 968 toestellen zou België de tegenwaarde van maar liefst

127 procent van zijn eigen aanschaf kunnen verwachten, voor Denemarken was dat 34 procent. Nederland sprong eruit met 136 procent en Noorwegen zou 32 procent overhouden.

Bij terugkeer in Nederland op 9 januari 1975 was Vredeling bepaald niet goedgemutst: "ik was vermoeid en heb eerst flink wat whisky gehesen in het barretje."[155] Na de vermoeidheid met whisky te hebben bestreden stond Vredeling op Schiphol een *ANP*-verslaggever te woord. Onder de indruk van de *Mirage* was hij niet: "Het vliegt en dat is eigenlijk het hele verhaal." [156] Wanneer een beslissing zou worden genomen, wist Vredeling nog niet: "Het is wel zo dat we aan een beslissing toe zijn in de komende maanden." Maar wanneer dat zou zijn wist Vredeling niet: "Een datum voor een volgende vergadering van de vier ministers is nog niet vastgesteld. Het is erg moeilijk met elkaar een datum te vinden die iedereen past." Vredeling hield mede daarom wel rekening met het in april 1975 te houden congres van de Partij van de Arbeid. "Maar, zo voegde hij er aan toe, congressen besluiten niet over de vervanger van de *Starfighter*. Congressen kopen geen vliegtuigen."[157]

10.9 Als een blad aan de boom

Het moment van de waarheid naderde. Op woensdag 15 januari 1975 zou het Pentagon bekend maken met welk toestel de Amerikaanse luchtmacht zou worden uitgerust. De Amerikanen hadden in december 1974 de keuze grondig voorbereid: "Ze gingen in een gebouw in Dayton de *YF-16* en *YF-17* in alle opzichten evalueren en als je er binnen ging werd je gefouilleerd en als je eruit ging ook. Je mocht nog geen snipper papier meenemen!", aldus Hidma.[158] "Het bleek dat de *YF-16* het wat beter deed dan de firma voorspeld had en dat de *YF-17* het wat minder goed deed dan de firma voorspeld had. De *YF-16* was duidelijk beter en goedkoper. In feite is toen de beslissing gevallen", zo pikten de bij de selectie aanwezige luchtmachtofficieren op. De *YF-16* bleek verder te kunnen vliegen dan de *YF-17* zonder extra tanks, het toestel van General Dynamics had vijftien seconden minder nodig om te stijgen naar een hoogte van tien kilometer en kon een halve graad per seconde sneller draaien.

Maar dat zei niet alles. "In het algemeen heeft de Amerikaanse luchtmacht een voorkeur voor tweemotorige toestellen. Er wordt vanuit gegaan dat daardoor de kans op noodlottige ongevallen wordt verkleind," zo berichtte *de Volkskrant*.[159] In Den Haag kreeg de *YF-17* drie keer zoveel kansen toegedacht als opvolger van de *Starfighter* dan de *YF-16*. Met dat toestel van General Dynamics was iets vreemds aan de hand: "dat van alle concurrenten General Dynamics het minste van zich heeft laten horen in de internationale publiciteitscampagne."

De *YF-16* had wat proefvluchten betreft een grote voorsprong op de *YF-17*. In september had General Dynamics het testprogramma voor de twee prototypes van de *YF-16* afgerond. Het eerste prototype van de *YF-17* vloog toen pas een paar maanden, het tweede prototype was net aan de eerste proefvluchten begonnen. Minister Schlesinger werd zo voor het dilemma geplaatst of hij koste wat kost zijn keus zou laten vallen op een toestel dat zowel voor de Amerikaanse luchtmacht als voor de Amerikaanse marine de grootste gemene deler zou zijn. De marine had ongeveer 400 toestellen nodig, maar hamerde daarbij wel voortdurend op de noodzaak van een tweemotorig toestel. Zou Schlesinger voor de favoriet van de marine kiezen, dan was de *YF-17* met zijn twee motoren de voor de hand liggende keuze. Om die keuze te maken lag het wel voor de hand de verdere proefvluchten af te wachten en later te beslissen. Maar dan dreigde Schlesinger de strijd om de vervanging van de *Starfighter* te verliezen. De *YF-17* was duidelijk de mindere van de *YF-16* en bovendien duurder, waardoor de YF-17 het op dat vlak tegen de *Mirage* zou afleggen. Te beginnen in België, maar uiteindelijk wellicht ook in Nederland. Het probleem met een keuze voor de *YF-16* was dat de Nederlandse luchtmacht al haar kaarten had gezet op de *YF-17*, waar Herman Stokla zijn hart en ziel aan had verpand. Tot Hidma's verbazing opperde Stokla na de Amerikaanse keuze voor de *F-16* dat "toch nog maar eens

moest worden nagedacht over meedoen aan het Northrop-toestel."[160] Op 14 januari 1975 lichtte de Amerikaanse plaatsvervangend onderminister voor de luchtmacht Frank Schrontz de vier Europese landen de keuze voor de *F-16* toe. Tot verrassing van de Amerikanen zweeg de Belgische vertegenwoordiger in dat beraad voor het grootste deel van de tijd, maar was het Herman Stokla die tijdens de "probing and intense questioning" het voortouw nam.[161]

Hidma was op 6 december 1974 in Dayton aanwezig bij de bijeenkomsten van de 'Source Selection Evaluation Board', waar de aanloop naar de voor hem weinig verrassende keuze voor de *F-16* werd genomen. Op kerstavond, 24 december 1974, hakte minister Schlesinger de knoop door ten gunste van General Dynamics. In het naspel probeerde "a number of senior civilian Pentagon officials [...] to delay its selection for a week or so that the Navy could also complete its evaluation of the two planes."[162] De luchtmacht zette haar zin door en wist minister Schlesinger zover te krijgen dat die de knoop al op 13 januari 1975, twee dagen dan eerder aangekondigd, zou doorhakken. De Amerikaanse onderminister voor de luchtmacht, John L. McLucas, kondigde op 13 januari 1975 de keuze als volgt aan: "The performance of the *YF-16*, in our opinion will greatly exceed the performance of the *YF-17*."[163]

De Nederlandse ambassadeur in Washington, Age Tammenons Bakker, hield het erop dat een keuze was gemaakt waarbij "voor sommige waarnemers van de verwachtingen is afgeweken".[164]

De Amerikaanse keuze voor de *F-16* was in Nederland het startsein voor een 'agonizing reappraisal' van de vervangingskwestie. Piet Dankert vertrok op maandag 13 januari 1975 voor een bezoek aan de Northrop-fabriek in het Californische Hawthorne. Niet om daar de *Cobra* te gaan zien, maar om over de nieuwe *F-5E Tiger* informatie in te winnen.

Dankert had vlak voor zijn vertrek samen met Klaas de Vries tien schriftelijke vragen gesteld, waardoor bij de minister van Defensie de stekels recht overeind waren gaan staan. Of de landmacht bij de keuze van een opvolger van de *Starfighter* betrokken was, wilden de politieke geestverwanten van de minister weten. En of de minister naar aanleiding van de beantwoording van eerdere vragen zijn antwoorden wilde staven met precieze berekeningen. De Kamerleden wilden inzage in de taakspecialisatiestudie waarmee de minister voortdurend schermde. Hoe zat het met de toezegging om de Tweede Kamer de studie over het gebruik van het luchtwapen in de Yom Kippoer-oorlog toe te sturen. Als Vredeling zou blijven weigeren deze rapporten aan de Tweede Kamer voor te leggen, dan "maken we heisa", had Dankert laten weten.[165]

Klaas de Vries had daarnaast nog eens zes schriftelijke vragen gesteld over de nauwe samenwerking tussen Northrop en de luchtmacht. Piet Dankert had tijdens een spreekbeurt in Almelo nogal de aandacht getrokken door zich uitvoerig te beklagen over de door minister Vredeling verstrekte gebrekkige informatie: "De vervanging van de *Starfighter* is een zaak die in de miljarden loopt en de Tweede Kamer krijgt niet voldoende informatie om zich een juist oordeel te vormen."[166] "Minister Vredeling zal met keiharde argumenten moeten komen anders kan hij op een confrontatie met zijn eigen fractie rekenen", aldus Dankert.

Gerrit Klapwijk, de voorzitter van de Raad van Bestuur van Fokker, was de volgende die zich in de nieuwe discussieronde meldde. Als de *F-16* als vervanger van de *Starfighter* zou worden aangeschaft, zou Fokker "hoogstens de fabricage van de rompstukken en de eindmontage van de voor de Europese landen bestemde toestellen toegeschoven krijgen."[167] "Ik zou me hogelijk belazerd voelen als ook in Nederland de keuze zou vallen op de *YF-16* van General Dynamics, terwijl we van de industriële compensaties voor dit toestel helemaal niets weten," zo vertolkte Cees Commandeur, een van de bestuursleden van het Nederlands Katholiek Vakverbond, de mening van de vakbeweging.[168]

Vredeling keek in verwondering terug op deze episode in de besluitvorming. Naar zijn zeggen draaide de luchtmacht "als een blad aan de boom" om toen de Amerikaanse keuze op het toestel van General Dynamics viel en de zo lang en vurig gewenste *Cobra* het onderspit dolf.[169]

De keuze voor de *F-16* viel samen met de indiening van nieuwe offertes voor de kandidaten voor de opvolging van de *Starfighter*. De tot 1 april 1975 geldige offerte van de *F-16* kende een 'plafondprijs', de "not-to-exceed price", van 6,09 miljoen dollar (15,48 miljoen gulden). Deze nieuwe prijs bleek in guldens tien procent hoger te liggen dan de prijs van de *F-16* die tot dan toe in de berekeningen was gebruikt. In feite was de prijsstijging nog hoger, maar de gunstige dollarkoers en een lagere berekening van de ontwikkelingskosten hadden de prijsstijging wat gedrukt. Ook de prijs van de *Mirage* was in de nieuwe offerte gestegen met tien procent. Voor elke maand dat de beslissing om de *Mirage* aan te schaffen zou worden uitgesteld moest hier bovenop nog eens 1,75 procent per maand worden bijgeteld.[170] Bij de *F-16* waren de kosten van de motor nog een probleem: "alleen de motor van de *YF-16* kost nu al vijf miljoen gulden, waar nog eens een half miljoen bij komt als bijdrage aan de ontwikkelingskosten van de Amerikaanse luchtmacht."[171]

Met het wegvallen van de tweemotorige *Cobra* keerden de kansen voor de eenmotorige Europese toestellen weer: "zozeer zelfs dat degenen aan het Binnenhof die enkele weken geleden nog luid lachend over de *Mirage* of pogingen tot omkoping spraken nu weer respectvol fluisteren als het om de kansen van het Dassault-product gaat."[172]

10.10 Tussenstand

De vier Europese landen die gezamenlijk de aanschaf van een nieuw gevechtstoestel overwogen hadden uiteenlopende belangen. Noorwegen en Denemarken hadden nauwelijks industrieën die bij de bouw van het toestel zouden kunnen worden ingeschakeld. Met name België hamerde op een ruime compensatie voor de aanschaf van het nieuwe toestel, het liefst in de vorm van coproductie. Met een stevige industriële deelname van met name bedrijven in Wallonië hoopte de Belgische regering op de steun van de Waalse ministers en parlementsleden. Op deze Belgische verlangens speelde Dassault handig in. Zolang in de Verenigde Staten de competitie tussen Northrop en General Dynamics nog volop aan de gang was om een lichtgewicht gevechtsvliegtuig voor de Amerikaanse luchtmacht te ontwikkelen en bouwen drong Dassault en in haar kielzog de Franse regering aan op een spoedig besluit tot gezamenlijke aanschaf. Maar in de Franse voorstellen zaten veel onduidelijkheden, zodat moeilijk kon worden volgehouden dat op dat moment al voldoende zekerheden over prijs en coproductie aanwezig waren om tot besluitvorming over te gaan.

Om de productie van de *Mirage F1/M53* te starten waren orders voor meer dan tweehonderd toestellen een absolute voorwaarde. Omdat de Franse luchtmacht voor dit toestel geen belangstelling had betekende dit dat de productie van de *Mirage* pas kon starten als naast België ook Nederland zijn keuze op de *Mirage* zou laten vallen.

Hoewel de Verenigde Staten in deze fase de Europese bondgenoten in onzekerheid lieten over de vraag of en zo ja hoeveel toestellen zouden worden aangeschaft voor de eigen strijdkrachten. Binnen de Amerikaanse luchtmacht bestond grote weerstand tegen de komst van een lichtgewichtvliegtuig omdat de aanschaf daarvan onvermijdelijk ten koste zou gaan van het *F-15* programma, het stokpaardje van de luchtstrijdkrachten. Om die reden zou de nieuwe lichtgewicht ook niet uitgerust worden met de modernste radar en andere apparatuur: het nieuwe toestel mocht geen concurrent worden voor de *F-15*. Hoe de vliegtuigindustrieën van de vier Europese landen zouden kunnen deelnemen aan de bouw van het Amerikaanse lichtgewichttoestel was een andere open vraag.

Maar ondanks deze onzekerheden werd België buitenspel gezet. De Nederlandse luchtmacht gaf geen duimbreed toe aan de Belgische druk om snel te beslissen. Het door de Nederlanders opgestelde tijdschema sloot naadloos aan bij de Amerikaanse besluitvorming over de selectie van een nieuw toestel. Ook hield minister Vredeling op aandringen van de luchtmacht de deur dicht voor alternatieve toestellen. Behalve de *Mirage F1/M53*, de *Viggen* en de uiteindelijke Amerikaanse keuze was er geen ruimte voor een afweging van de voor- en nadelen van andere toestellen. Wat de Amerikaanse keuze betreft was voor de luchtmacht de *Cobra* van Northrop torenhoog favoriet. Contacten met General Dynamics werden uit de weg gegaan. Northrop was daarentegen een regelmatige bezoeker van het luchtmachthoofdkwartier. Belangstelling van Canada voor het werk van het consortium werd ontmoedigd. Deelname van Duitsland – in het geval het *MRCA*-project alsnog ter ziele zou gaan – hield Vredeling wel open. Daar lag voor hem een mogelijkheid zijn ambitie om de vervanging te gebruiken voor een hechtere Europese samenwerking op defensiegebied waar te maken.

Mede op aandringen van de Nederlandse luchtmacht organiseerde de Amerikaanse luchtmacht een bezoek van vertegenwoordigers van de vier landen aan de Verenigde Staten. Dat bezoek volgde op een reis van deze delegatie naar Frankrijk, waar de gasten in de watten waren gelegd. Weliswaar kwamen de Amerikanen op enkele essentiële punten de Europeanen tegemoet, maar het bezoek kende ook onbevredigende momenten. Zo konden de Amerikanen geen voorstellen voorleggen over de coproductie. Ook wilden de Verenigde Staten zich niet vastleggen op een prijsgarantie.

Vredeling beoordeelde de resultaten van de besprekingen in Frankrijk en de Verenigde Staten als “een hopeloze zaak”. Met die mening op zak nam Vredeling deel aan het eerste overleg met de meest betrokken ministers op 26 augustus 1974 en met de defensiespecialisten in de Tweede Kamer op 9 september 1974. Dat bij de keuze de in juni 1972 al genoemde toestellen zouden worden betrokken en andere mogelijkheden buiten beschouwing zouden blijven vond het Tweede Kamerlid Dankert merkwaardig. In de tussentijd was immers de taakspecialisatiestudie van de *NAVO* verschenen. Dit verschil van mening tussen Vredeling en zijn politieke geestverwanten in de Tweede Kamer zou zich na verloop van tijd verscherpen. Vredeling kreeg zelf het gevoel met de voorkeur en opvattingen van de luchtmacht te worden meegezogen. Ook bij Kamerleden werd dat waargenomen: “ De minister wordt natuurlijk ook geconfronteerd met een overmaat aan technische know-how waar zijn hele apparaat pal achter staat. Voor hem wordt het ook steeds moeilijker om te vragen: is dat nou wel zo? Dan gaat hij zijn ambtenaren dekken.”[173]

Om onduidelijkheden en onzekerheden weg te nemen werden voor de Franse en Amerikaanse autoriteiten vragenlijsten opgesteld en aan de vooravond van bezoeken van de vier ministers aan Parijs en Washington verzonden. Het was de bedoeling zo meer helderheid over de prijs van de toestellen en de compensatie te krijgen. In Parijs kondigde de Franse minister aan dat hij had besloten voor de Franse luchtmacht 37 *Mirages* aan te schaffen. Vredeling vond dat zo gering dat hij de Franse minister de raad gaf dit aantal niet wereldkundig te maken. De Amerikaanse reactie was “coöperatief en wekte veel vertrouwen.” In de stuurgroep waarin vertegenwoordigers van de vier ministeries van Defensie zitting hadden werd een interimrapport opgesteld met een duidelijke voorkeur voor de twee Amerikaanse kandidaten, waarbij de *F-16* al een voorsprong op de *Cobra* had genomen.

Daarmee was de discussie niet gesloten. Minister Vredeling wilde zijn Europese ambitie niet zomaar opgeven en zocht naar wegen om de kansen op een Europese oplossing van het vervangingsvraagstuk te vergroten. De eerste mogelijkheid – via de commissie van de Europese Unie – liep dood. “Daar komt niks van terecht”, zo was de conclusie die ambtenaren van Vredeling aan die mogelijkheid hebben overgehouden. De tweede mogelijkheid was om met

Frankrijk politieke afspraken te maken. Integratie van de vliegtuigindustrieën in de verschillende Europese landen, deelname van de nieuwe Franse toestellen aan de bondgenootschappelijke verdediging en toetreding tot *NAVO*-organen waarin de Europese landen samenwerken.

De Amerikaanse minister van Defensie koos in januari 1975 voor de *F-16* als nieuw toestel voor de luchtmacht. Bij de luchtmacht waar velen rekenden op de *Cobra* draaide de voorkeur op dat moment " als een blad aan de boom" om. Nu kreeg de *F-16* de voorkeur.

11. Alle eieren in een mandje De Europese optie (februari-april 1975)

11.1 Onder druk

Van alle kanten nam de druk op minister Vredeling toe. Aan de lopende band werden tijdschema's opgesteld om uiterlijk eind maart de keuze te bepalen. De Belgische minister van Landsverdediging koos echter een slakkengangetje om de Franse regering en Dassault de gelegenheid te bieden voortdurend nieuwe voorstellen aan de vier Europese landen voor te leggen. Eind januari 1975 zou het 'Steering Committee' haar eindrapport aan de ministers van Defensie aanbieden. Halverwege februari zouden de ministers zich daarover buigen en nagaan of ze met hun vieren een gezamenlijke keuze konden voorleggen aan hun regeringen. Op 31 maart 1975 zou de offerte voor de *Mirage* aflopen.[1] Dat betekende dat voor die tijd de keuze ook moest zijn voorgelegd en verdedigd in de parlementen van de vier Europese landen. Bij later besluiten lagen prijsverhogingen op de loer. De offertes voor de *F-16* en de *Viggen* liepen tot 15 mei 1975. Maar de Belgen maakten geen haast.

Wat dat strakke tijdschema betreft werd Vredeling ook nog eens lelijk in de wielen gereden door zijn politieke geestverwanten in de Tweede Kamer. Bijna drie uur lang bogen Vredeling, staatssecretaris Stemerdink en Ab Sligting zich in gezelschap van onder anderen de luitenant-generaals Robbie Wijting, Hans Knoop en Herman Stokla op 20 januari 1975 over de bij de luchtmacht voorbereide antwoorden op een dozijn vragen van Piet Dankert en Klaas de Vries. Vredeling wees erop dat aan de vragen de 'filosofie' ten grondslag lag van "een duidelijk streven van de progressieve partijen om het vervangende vliegtuig uitsluitend voor grondsteun te bestemmen."[2] Het was voor het eerst dat Vredeling "over de samenhang tussen grondsteun en luchtoverwicht alsmede de relatie van tactische luchtstrijdkrachten met de landmacht" werd geïnformeerd.[3] Zowel luitenant-generaal Hans Knoop als generaal-majoor Cor de Jager, de tweede man van de landmacht, maakten duidelijk dat luchtstrijdkrachten "een onmisbare component" vormden bij het optreden van landstrijdkrachten. Om die rol te kunnen vervullen moest de vervanger van de *Starfighter* over het vermogen beschikken zichzelf te handhaven in het luchtgevecht. Dat zou dus ook de rode draad zijn in de antwoorden op de vragen van Dankert en De Vries. Op één punt wilde Vredeling zijn partijgenoten wel tegemoetkomen. Onder luid protest van luitenant-generaal Robbie Wijting en luitenant-generaal Hans Knoop maakte Vredeling "zijn voornemen bekend om de *NAVO*-taakspecialisatiestudie aan de leden van de Tweede Kamercommissie van Defensie ter inzage voor te leggen". De generaals betreurden dat zij in dat besluit niet vantevoren waren gekend.

Eind januari legde Vredeling de taakspecialisatiestudie aan de leden van de Vaste Kamercommissie voor. Daartoe waren stringente maatregelen getroffen. Onder toeziend oog van de griffier mochten de Kamerleden de studie lezen, maar ze mochten geen aantekeningen maken en daarom ook geen pen, potlood of papier bij zich hebben. Geen van de Kamerleden merkte dat een aantal bijlagen bij het rapport was weggelaten.[4]

De zo zorgvuldig geredigeerde antwoorden hadden bij Dankert en De Vries niet tot grote dankbaarheid geleid. In de media klaagden ze steen en been over de "meestal ontoereikende en vaak kregelig verwoorde antwoorden. Over betrekkelijk lage bedragen wordt lang en saai het woord gevoerd: over de 2,3 miljard gulden die de vliegtuigen minimaal gaan vergen wordt in het Haagse betrekkelijk weinig vernomen."[5] Binnenskamers strooide Klaas de Vries met verwijten dat "van specialisatie niets terechtkomt."[6] Volgens hem zou "elk van de vier toestellen [De Vries ging er nog vanuit dat ook de *YF-17* nog een kans maakte] het uitgetrokken bedrag aanzienlijk overschrijden (althans als compleet wapensysteem)". Een keuze voor de *F-*

16 of een van de andere kandidaten vond De Vries "een bijdrage aan de overbewapening van de *NAVO*." De positie van minister Vredeling dreigde onhoudbaar te worden. Doorgaan op weg naar de vervanging door een toestel als de *F-16* kon "niet zonder gevolgen blijven: Ik denk aan Stikker."[7] "Wij hoeven niet persé te standaardiseren met de Belgen. Het kan ook met de Duitsers of de Engelsen; er zijn met de *F-5E*, die Piet Dankert publiekelijk sterk favoriseert, ook mogelijkheden van standaardisatie binnen onze eigen luchtmacht", zo redeneerde Klaas de Vries. Dankert was er vast van overtuigd dat het consortium van de vier Europese landen geen lang leven beschoren was.[8] Als dat samenwerkingsverband uit elkaar zou vallen, zou Nederland weer vrij zijn om zelf zijn keuze te bepalen. Naar Dankerts mening kwamen dan ook weer andere mogelijkheden aan de orde.

Vredeling wikte en woog, liet zich nu eens in deze zin uit, maar leek vervolgens weer een andere benadering voor de vervanging van de *Starfighter* te kiezen. In zijn naaste omgeving werd openlijk gespeculeerd over wat de minister van plan was te besluiten. Luitenant-generaal Herman Stokla maakte zich geen zorgen over de uiteindelijke uitkomst. Op een vraag van de Amerikaanse ambassade of de Verenigde Staten de druk om tot een spoedig besluit te komen moesten opvoeren was de reactie van Stokla: "Don't get in the way. We have everything under control."[9] Maar andere naaste medewerkers van Vredeling hadden andere signalen opgevangen. Vredelings hart ging uit naar de *Mirage*, zo vertrouwde de secretaris-generaal van het ministerie van Defensie op 16 januari 1975 de tweede man van de Amerikaanse ambassade in Den Haag toe.[10] "But he has not yet made up his mind", zo voegde Gerard Peijnenburg er veelbetekenend aan toe. Het uiteindelijke Nederlandse besluit hing volgens Peijnenburg af van wat een aantal collega's van Vredeling wilden: Den Uyl en Duisenberg. Fijntjes wees Peijnenburg erop dat in België de voorkeuren precies zoals in Nederland waren verdeeld. Een voor de *Mirage* geporteerde, maar nog niet uitgesproken minister van Defensie, een weifelende minister-president en een om financiële redenen sterk naar een Amerikaanse voorkeur trekkende minister van Financiën. Peijnenburg hield z'n hart vast – zo vertrouwde hij Tanguy toe- voor een tussenoplossing, een keuze voor een simpeler toestel.

Stemerdink had over zo'n tussenoplossing, een combinatie met de *F-5E Tiger*, al een keer met De Vries en Dankert gesproken.[11] De zo lang door hem zelf bepleitte taakspecialisatie binnen de *NAVO* had niet tot voor Nederland gunstige resultaten geleid. "Internationaal zouden taakverdeling en standaardisatie opnieuw aan de orde moeten worden gesteld," zo stelde Stemerdink voor.[12] Omdat resultaten daarvan enkele jaren op zich zouden laten wachten, wilde Stemerdink de *Starfighter*, een zo geheten 'eerstelijns'-toestel, vervangen door een 'tweedelijns'-toestel, een grondsteunvliegtuig als de *F-5E Tiger*. De *NF-5* zou dan vanaf 1985 door een nieuw te ontwikkelen toestel van Europese makelij kunnen worden vervangen, die op haar beurt vanaf 1989 ook weer de *F-5E Tiger* zou gaan vervangen. In totaal had Stemerdink vijf alternatieven uitgewerkt. Daarbij hanteerde Stemerdink voor de vervanging in de jaren tachtig twee verschillende nieuwe Europese toestellen: een Europees toestel dat vergelijkbaar was met de *F-16* en een dat de evenknie zou worden van de *F-5E Tiger*. Zou voor een 'eerstelijns'-toestel als vervanging van de *NF-5* worden gekozen (in het geval de nieuwe taakverdeling wederom voor Nederland geen voordelen zou opleveren) dan moest met niet-voorziene, extra uitgaven (bijna 2,5 miljard gulden) rekening worden gehouden.

Daar zat dan ook de achilleshiel van Stemerdinks plan dat al gauw de reuk om zich heen verspreidde van een tegemoetkoming aan de fractie van de Partij van de Arbeid. Stemerdinks knieval had alles te maken – zo verzekerde hij de Amerikaanse ambassade – met Vredelings voorkeur voor de aanschaf van de *Mirage* "as a means of saving the European aircraft industry".[13] Daarom werkte Stemerdink aan een "fall-back position" waarbij Nederland *Northrop F-5E* toestellen zou aanschaffen en "utilize some of the savings to help the French aircraft industry in some unspecified fashion." Bij een overleg tussen minister-president Den Uyl en de ministers Vredeling, Van der Stoel, Duisenberg en Lubbers was geen onvertogen

woord over de *F-16* volgens Stemerdink gevallen: "no one expressed any doubts as to the military superiority of the *F-16*. The *Mirage* was too expensive". Maar Stemerdink waarschuwde dat als de dollarkoers zou stijgen naar 2,80 gulden, dat dan ook de *F-16* zich uit de markt zou prijzen.

Stemerdink had met zijn waarschuwing medestanders in de fractie. Piet Dankert was bezorgd dat het voor de vervanging van de *Starfighter* uitgetrokken bedrag van 2,3 miljard gulden bij verre niet toereikend was. "He anticipates the need to purchase additional equipment, such as 'smart bombs', not included in the 'fly-away'-price given to the consortium."[14] Daarnaast hield Dankert rekening met nog onvoorziene uitgaven om de sterkte van de landmacht op peil te houden en waren geen financiële middelen in de plannen van de Defensienota voor de vervanging van de *NF-5* opgenomen. Dankert was ervan overtuigd dat de *F-5E* en "waarschijnlijk ook" de *Jaguar* aan de eisen van de taakspecialisatiestudie voldeden.[15] "Het toeval wil", zo legde Dankert in een notitie aan zijn fractiegenoten uit, dat de *F-16*, de *F-17*, de *Mirage* en de *Viggen* "voor ons te dure vliegtuigen bij uitstek geschikt zijn om tot het jaar 2000 die taken te vervullen die […] door de opvolger van de *Starfighter* niet meer vervuld zouden moeten worden, te weten luchtverdediging en dieptepenetratie in vijandelijk gebied." Van de vier toestellen was de *F-16* op papier de goedkoopste, maar voor Dankert was de *F-16* "een toestel waarvan de prijs nog niet vaststaat." Hij hield rekening met een verdubbeling van de prijs van de motor, waardoor het toestel een miljoen dollar duurder zou worden. Nog ernstiger was dat "zekerheid over de eindprijs in 1978 tot 1984 niet bestaat." Op hulp van zijn partijgenoten hoefde Vredeling niet te rekenen als de prijs van de *F-16* de pan zou uitrijzen: verhoging van het defensiebudget leek Dankert niet verantwoord en in ieder geval politiek onhaalbaar. Vertraging van de invoering van de *F-16* zou extra kosten met zich meebrengen. Of vermindering van het aantal toestellen contractueel mogelijk was betwijfelde Dankert. Bovendien zou dat de krachtsverhoudingen weer scheef trekken. Dan liever meer toestellen van een wat eenvoudigere en dus goedkopere snit, zo redeneerde Dankert. Als Vredeling andere projecten zou schrappen of vertragen, hoefde hij op steun van Dankert niet te rekenen.

Bij de begrotingsbehandeling in de Tweede Kamer, halverwege februari, draaide Dankert de duimschroeven bij Vredeling aan. Of de fractie van de Partij van de Arbeid de keuze van de vier ministers zou kunnen goedkeuren zou "nauwgezet aan een aantal uitgangspunten" worden getoetst:

1. het toestel mag niet bijdragen aan het verder opjagen van de bewapeningswedloop;
2. de tweede toetssteen was "zeer algemeen gesteld, de prijs";
3. het derde criterium "zal moeilijker toepasbaar zijn. Het betreft de afweging van voor- en nadelen van specialisatie en standaardisatie".

Vredeling besloot het idee van Stemerdink en Dankert een kans te geven. Aanvankelijk een beetje tegen zijn zin: "[Ik heb me] persoonlijk de overtuiging eigen gemaakt dat de *F-5E Tiger* op operationele gronden geen verantwoorde keuze zou zijn."[16] Maar hij werd heen en weer geslingerd tussen de *F-16*, de *Mirage* en de door Stemerdink en Dankert uitgewerkte variant. Tussen 'Realpolitik', zijn geloof in de 'Europese gedachte' en zijn diepgewortelde banden met zijn partij. Op 31 januari 1975 had het 'Steering Committee' zijn rapport over de *Mirage*, de *Viggen* en de *F-16* aan de vier ministers van Defensie aangeboden.[17] Op papier was de *F-16* "het goedkoopste en het beste toestel, maar er zijn onzekerheden, vooral ten aanzien van dollarkoers en inflatieverloop," zo hield Vredeling, op 5 februari 1975, een aantal bij de vervanging betrokken ministers en hun ambtenaren in het Catshuis voor.[18] Minister van Economische Zaken Ruud Lubbers wees Vredeling erop "dat als twee Europese vliegtuigen binnen de specificaties vallen, er harde argumenten moeten zijn om er niet een van te kiezen." De twijfels van Vredeling over de *F-16* voedde Lubbers door "het griezelige gevoel" uit te spreken dat het Amerikaanse aanbod voor coproductie niet spijkerhard was. Minister-president Joop den Uyl hamerde op de kansen voor meer samenwerking van de Europese

luchtvaartindustrieën. Maar meer dan het verzoek aan Vredeling om dit alles nog eens vast te leggen in een nota aan de ministerraad leverde dit beraad niet op.

De voor de twee dagen later voorziene eerste discussie in de ministerraad over dit heikele onderwerp liep al bij voorbaat schipbreuk. De vervanging van de *Starfighter* stond als vijftiende onderwerp in het laatste deel van de ministerraadsagenda opgenomen. De vergadering liep echter hopeloos uit en "met het oog op het late uur en gezien het feit dat de ministers die speciaal belast zijn met het evalueren van de gegevens hun overleg nog niet hebben afgerond" stelde Vredeling voor het onderwerp maar voorlopig van de agenda af te voeren. De ministerraad stemde daarmee in.[19]

Bij de behandeling in de Tweede Kamer van de begroting van Defensie voor 1975, op 13 februari 1975, schetste Vredeling het wijdere kader waarbinnen hij het besluit over de opvolging van de *Starfighter* wilde nemen. Dat besluit was "een van de moeilijkste waarvoor een Minister van Defensie ooit kan komen te staan."[20]

"Niet alleen de operationele eisen en de grote bedragen die met de aanschaf zijn gemoeid, maar ook – en niet in de laatste plaats – de Europese samenwerkingsaspecten maken het doen van een keuze uiterst zwaar", zo hield de minister de Kamerleden voor.[21] Voor Vredeling was het noodzakelijk na te gaan wat de keuze voor een opvolger van de *Starfighter* "betekent voor de toekomst, juist ook op langere termijn gezien, van de Europese luchtvaartindustrie, zowel civiel als militair."[22] Hij wilde een oplossing kiezen, "waarbij een waarlijk grote Europese samenwerking zoveel mogelijk wordt bevorderd, uiteraard binnen bepaalde financiële grenzen."

Hij stond daarin naar eigen zeggen niet alleen. De Belgische minister van Buitenlandse Zaken, Renaat van Elslande, had in december 1974 een soortgelijk pleidooi gehouden. Ook rekende Vredeling op zijn Duitse collega en vriend Georg Leber: "Ook de heer Leber, mijn Duitse ambtgenoot, hecht grote waarde aan een nauw Europees samengaan bij bewapening en uitrusting. Niet alleen verwacht hij daarvan voordelen uit een oogpunt van standaardisatie en rationalisatie, maar ook acht hij dit te liggen, zoals hij onlangs naar voren bracht in een interview in de *General Anzeiger*, in de lijn van het streven van de negen Europese landen, die in verband van de Europese Economische Gemeenschap samenwerken naar een politieke eenheid, die vanzelfsprekend moet wortelen in belangrijke sectoren van de Europese samenleving, aldus de heer Leber." Een van deze sectoren was de "van oudsher nationaal opgezette" Europese vliegtuigindustrie. Als deze "door overcapaciteit en verbrokkeling gekenmerkte industrietak niet snel zou worden gesaneerd, ziet de toekomst van deze industrie, die voor de Europese werkgelegenheid en welvaart grote betekenis heeft, er somber uit."

11.2 Geen man van heilige huisjes of heilige vliegtuigen

Vredeling liet het aan Stemerdink over om bij de andere ministeries zieltjes te winnen voor de tussenoplossing met de *F-5E Tiger*.[23] Het ging de staatssecretaris op 14 februari 1975 om meer "dan bij voorbeeld het aanschaffen van de *Mirage F1/M53* en zelfs méér dan militaire projecten." Het was ook niet bedoeld als een initiatief dat tot de bij de opvolging van de *Starfighter* betrokken landen moest beperkt blijven en de opvolging van de *Starfighter* zou mogen vertragen. Het zou in Europees verband moeten worden geplaatst "waarbij bij voorbeeld aan de orde zou moeten komen of het Franse *Avion de Combat Futur* niet zou moeten worden gediscontinueerd ten gunste van het Brits-Duits-Italiaanse Multi-Role Combat Aircraft," aldus Stemerdink.

Het werd voor de staatssecretaris van Defensie spitsroeden lopen. Het regende bezwaren van de andere ministeries en ook de luchtmacht roerde zich duchtig in deze vergadering. Voor de

opvolging van de *Starfighter* kwam het tussenvoorstel te laat, zo was hun bezwaar. Voor een zinvolle bundeling van de Europese luchtvaartindustrieën waren vele, vele jaren nodig. Als voor de *Mirage* zou worden gekozen als startpunt voor meer samenwerking tussen deze bedrijven dan was daarvoor in de Defensiebegroting geen geld beschikbaar. Integendeel, met de toen geldende prijzen zou de *Mirage* ruim vierhonderd miljoen gulden meer gaan kosten dan voor de opvolging van de *Starfighter* was voorzien. Als na de aanschaf van de *F-16* het vizier op een Europese vervanger van de *NF-5* en soortgelijke toestellen bij andere West-Europese zou worden gericht, zat er ook geen geld in de defensiekas om de ontwikkeling van zo'n Europees toestel op gang te brengen, zo werd hem voorgehouden. Maar Stemerdink en Vredeling wilden zo lang niet wachten en lieten zich ook niet tegenhouden door dit soort bezwaren. Ze wilden op korte termijn al ruim baan maken voor meer samenwerking in de Europese luchtvaartindustrie. Als de *Starfighter* zou worden vervangen door de *F-5E Tiger*, zo luidde hun redenering, zou van het voor de vervanging bestemde geld zo'n vierhonderd miljoen gulden overblijven waarmee hun initiatief van een solide financiële ondergrond kon worden voorzien.

De luchtmacht zag de bui al hangen. Als Vredeling en Stemerdink hun zin zouden krijgen, zaten ze in de jaren tachtig opgescheept met een toestel dat niet op hun verlanglijstje voorkwam en was het geld voor de aankoop van de *F-16* voor een groot deel doorgesluisd naar een fonds voor de ontwikkeling van een nieuw Europees gevechtsvliegtuig dat wellicht niet levensvatbaar zou zijn en vooral ten goede zou komen van de Europese luchtvaartbedrijven. Luitenant-generaal Hans Knoop luidde de alarmbel: de luchtmacht had zich enorme offers getroost om voldoende financiële ruimte te vinden voor de aanschaf van een toestel dat zou voldoen aan de in de *NAVO*-taakspecialisatiestudie gestelde eisen. Daarvoor was zelfs het aantal toestellen ter vervanging van de *Starfighter* van 112 naar 102 teruggebracht. Knoop ontraadde Vredeling "ten sterkste om thans een deel van de projectkosten 'opvolger *Starfighter*' voor een ander doel te gaan bestemmen."[24]

Zonder zelf maar ook één gulden uit de eigen begroting toe te zeggen wees de later bij de parlementaire enquête naar de ondergang van het RSV-bedrijf zo vermaard geworden directeur-generaal industrie van het ministerie van Economische Zaken Joop Molkenboer erop dat "de primaire verantwoordelijkheid voor de besproken Europese luchtvaart-industrie aspecten ligt bij de Ministeries van Economische Zaken en van Sociale Zaken." Als de staatssecretaris van Defensie daarmee kon instemmen, wilde de 'industriepaus' zijn Belgische en Duitse collega's wel eens bellen en hen vragen wat ze van zo'n aanpak vonden. Stemerdink stemde daarmee uit pure armoe in en sloot de vergadering.

Stemerdinks pleidooi voor de aanschaf van de *F-5E Tiger* werd kort daarna definitief een halt toegeroepen. In januari 1975 had Frank W. Campbell zijn intrek genomen in een suite van het Haagse Promenadehotel. Campbell was in de herfst van 1974 door General Dynamics aangenomen als 'Manager *F-16* International Programs'. Als test-piloot bij LTV Aerospace in Dallas kende Campbell de wereld van de gevechtsvliegtuigen als zijn broekzak. Hij had al snel in de gaten dat in het 'Steering Committee' de Nederlandse en Noorse officieren de drijvende krachten achter de vervanging van de *Starfighter* waren.[25] Hij koos daarom voor Den Haag als uitvalsbasis voor zijn lobbywerk voor de Amerikaanse vliegtuigproducent. Daarnaast legde hij met name binnen de luchtmacht contacten. Met het hoofd luchtmachtvoorlichting, luitenant-kolonel Arie 'AP' de Jong bouwde Campbell een "almost daily relationship" op. De luchtmachtofficieren Hidma en Van der Kaa zag Campbell gedurende "numerous meetings". Met Herman Stokla, die "had been influenced by Northrop's long time effort to develop and build the *Cobra P530* in the Netherlands" had Campbell nauwelijks contact. Slechts een enkele keer werd Campbell naar het hoofdkwartier van de luchtmacht geroepen om zich met Stokla te buigen over een voor de aanschaf van de *F-16* uiterst netelig probleem.[26] Door deze contacten was Campbell al een paar weken na zijn aankomst in Nederland haarfijn op de hoogte van het reilen en zeilen van het defensieapparaat. Ook van Stemerdinks tussenoplossing met de *F-5E*

Tiger: "Again my understanding of Mr. Stemerdinks activities came through lieutenant-colonel De Jong. At one point I believe he tried to reopen a dialogue with Tom Jones then Chief Executive Officer of Northrop. I became aware of Northrop activity in The Hague and reported this to General Dynamics management. Mr. Jones was advised by the US Administration officials to stay out of The Netherlands. This took place during February or March of 1975."

Minister Max van der Stoel van Buitenlandse Zaken gaf zijn ambtenaren opdracht een alternatief voor de plannen van zijn partijgenoten in de Tweede Kamer en op het ministerie van Defensie te bedenken. Een alternatief waarbij de aanschaf van de *F-16* als vervanger van de *Starfighter* het vertrekpunt was en een perspectief moest worden geboden op een Europese ontwikkeling in de jaren tachtig. "Het is", volgens de chef van de directie *NAVO*- en *WEU*-zaken Wim van Eekelen, "een vals argument, dat de keuze van de *F-16* voorgoed de kans op een Europees vliegtuig de bodem inslaat. Dat gaat alleen op, als men het luchtmachtargument voor zoete koek aanneemt, dat wij straks moeten standaardiseren op één vliegtuig voor de Nederlandse luchtmacht en dan de *NF-5* door de *F-16* gaan vervangen. Maar hier wordt nationale standaardisatie de vijand van internationale en Europese standaardisatie en de slagzin 'standaardisatie' is toch juist van belang als internationaal beleid. Het lijkt dan volkomen logisch dat – tegen de luchtmachtstaf in – wordt geconcludeerd, dat voor de volgende generatie vliegtuigen tesamen met Europese partners, dus Frankrijk, Bondsrepubliek Duitsland en zo mogelijk het Verenigd Koninkrijk, gestreefd wordt naar een gezamenlijk vervangend vliegtuig. De geringe besparing door één vliegtuig voor de luchtmacht weegt niet op tegen het nadeel van nationale isolatie."[27]

Volgens Buitenlandse Zaken was er "geen enkele kans dat enig ander land in Centraal-Europa de *F-5E* zou kiezen." Nederland zou alleen komen te staan en voor meer samenwerking van de Europese luchtvaartindustrieën was dit toestel ook niet interessant: "het geld wordt dus weggegooid zonder technische winst voor de vliegtuigindustrie of voor andere industrieën." De keuze voor de *F-5E Tiger* zou naar de mening van Buitenlandse Zaken "opnieuw voorwerp moeten zijn van nieuwe *NAVO*-consultatie." Het enige lichtpuntje van deze "keuze voor anti-kwaliteit" zou zijn "dat hiermede de Fransen niet zo zouden worden beledigd, omdat zij vermoedelijk over zulk een absurde keuze hun schouders zouden ophalen."

Max van der Stoel sprak Henk Vredeling, Piet Dankert en Ed van Thijn aan op de tussenoplossing met de *F-5E Tiger*: "de *Tigers* worden na 1985 bij bosjes uit de lucht geschoten."[28] De minister van Defensie toonde zich niet onder de indruk van de argumenten van Buitenlandse Zaken.[29] Ambassadeur Spierenburg was de volgende die de aanval op het tussenvoorstel inzette. "De laatste weken is bij u het idee opgekomen om de aankoop van een goedkoop vliegtuig, bij voorbeeld de *F-5E Tiger* in overweging te nemen met de bedoeling te kunnen gaan werken aan de ontwikkeling van een Europees vliegtuig van de kwaliteit van de *F-16* voor de tachtiger jaren", zo schreef hij aan Vredeling.[30] Spierenburg vond zo'n plan onverantwoord. "Dit vliegtuig is in de tachtiger jaren niet opgewassen tegen de dan te verwachten Russische vliegtuigen", zo luidde zijn eerste argument. Het zou woordbreuk zijn in de richting van de drie ministers van Defensie die met Nederland samenwerkten bij het bepalen van een keuze uit drie kandidaten. Het zou Vredeling vervolgens ook niet makkelijk vallen om de *NAVO* te overtuigen van zijn keuze: "het argument dat u hiermede de toekomst van de Europese vliegtuigindustrie hebt willen zeker stellen zal u in de *NAVO* zeker niet in dank worden afgenomen." De compensatie voor deze aanschaf zou maar een beperkt deel zijn van wat bij de aanschaf van een ander toestel te verwachten was en uiteindelijk zou het tussenvoorstel veel duurder zijn "dan welke andere oplossing ook." Zijn betoog afrondend stelde Spierenburg dat Vredeling de Europese gedachte een slechte dienst zou bewijzen: "men zal u namelijk voor de voeten werpen dat u ter wille van het belang van de Europese vliegtuigindustrie de veiligheid van West-Europa in gevaar hebt gebracht."

Als Vredeling Stemerdink zijn gang wilde laten gaan, hoefde hij niet meer op Spierenburg te rekenen: “in dat geval is het mij dan ook niet meer mogelijk voort te gaan met u te adviseren over de internationale kant van de defensie-aangelegenheden.”

Aan de bijeenkomst van de vier ministers van Defensie op maandag 17 februari 1975 in het Egmont-paleis in Brussel ging een week eerder een gesprek tussen de Nederlandse en Belgische ministers van Defensie en van Buitenlandse Zaken in Brussel vooraf. Vanden Boeynants beet de spits af en sprak zich onder voorwaarden uit voor een keuze van de *F-16*. Vervolgens formuleerde hij deze voorwaarden zo, dat de Nederlandse delegatie vreesde dat de Verenigde Staten daarop niet anders dan met een luid en duidelijk neen zouden reageren. Het inflatierisico moest tot 6,5 procent worden beperkt. Bij hogere inflatiepercentages zou het meerdere ten laste van de Verenigde Staten moeten komen. De Belgische minister wilde het contract in Belgische Francs betalen en volledig willen meepraten over modificaties aan het *F-16* toestel. De vier ministers kwamen niet verder dan het formuleren van nieuwe vragen, die ze een week later aan de Noorse en de Deense ministers van Defensie zouden voorleggen. Daarna zouden de vragen aan de Amerikanen, Fransen en Zweden worden aangeboden en zouden de antwoorden door de ministers bij hun eindafweging worden betrokken.

Tijdens de bijeenkomst van de vier landen op 17 februari 1975 stond het eindrapport van het ‘Steering Committee’ op de agenda. Van de vier landen spraken Denemarken en Noorwegen zich uit voor de *F-16*, “which excelled in almost every category”, aldus de Noorse minister van Defensie.[31] Maar beide landen waren nog niet toe aan een definitieve keuze voor de *F-16*. Wat Denemarken betreft was dat ook niet opmerkelijk. Op 28 januari 1975 was het Deense kabinet gevallen. Twee weken later, op 13 februari, werd een nieuw kabinet van geheel andere politieke samenstelling door de Deense koningin beëdigd. Een sociaal-democratisch minderheidskabinet zou pas op 20 februari 1975 haar regeerprogramma in de Deense Folketinget verdedigen. Minister Vanden Boeynants “warned his colleagues that Belgium was not yet in a position to take any decision, the French and Swedish alternatives being too expensive and the US alternative showing too much uncertainties.”[32] Vredeling wees op de “the overall operational superiority of the *F-16*”, maar benadrukte tegelijkertijd dat “all three aircraft fulfill the requirements resulting from the *NATO* specialization study applicable to The Netherlands.” De Nederlandse regering hechtte volgens Vredeling veel gewicht aan “the possibility of placing the project in a real European scope in view of the future of the Western European aircraft industry.” Daarbij vond de Nederlandse minister zijn Belgische collega in de weg. Vanden Boeynants “was afraid that such a discussion would lead the four countries to many difficulties and would not enhance a quick decision needed by Belgium and The Netherlands to have a timely replacement of their aircraft.” Geen van de andere ministers koos de zijde van Vredeling.

De Noorse en Deense ministers van Defensie stemden in met de door België en Nederland geformuleerde vragen voor de Verenigde Staten, Frankrijk en Zweden. De voor de Amerikaanse regering bestemde vragen hadden betrekking op de precieze betekenis van de plafondprijs, de ‘not-to-exceed price’, en op de wijze waarop Europese bedrijven konden dingen naar orders bij de productie van de *F-16*. Verder waren er ook nog vragen over de te verwachten inflatiecijfers in de vliegtuigindustrie en over betalingen in Europese valuta om het risico van koersschommelingen van de dollar te beperken. Door loslippigheid in Den Haag wisten de Amerikanen al drie dagen voor de bijeenkomst van de vier landen wat voor vragen op hen zouden worden afgevuurd.[33] Volgens Van Eekelen hadden de Nederlandse luchtmachtofficieren moeite met de aan de Verenigde Staten te stellen vragen: “Wanneer Belgische ambtenaren een vraag voor de Verenigde Staten voorstelden zeiden [Nederlandse] luchtmachtdeskundigen dat zij het antwoord daarop al wisten uit de stukken.”[34] In zijn dagboek wees Van Eekelen op het boemerangeffect van de Nederlandse alwetendheid: “Daardoor worden de vragen aan de Verenigde Staten lastiger, wat de luchtmacht eigenlijk niet wilde.”[35]

De vragen aan de Franse regering waren veel algemener geformuleerd en richtten zich vooral op de prijs van de *Mirage*, op de door de vier landen gewenste beperkingen op de export van *Mirages* naar andere landen en op de bereidheid van de Franse regering om de banden met de *NAVO* te verstevigen en mee te werken aan meer samenwerking tussen de Europese vliegtuigindustrieën.

Het was de bedoeling de vragen aan de orde te stellen in de hoofdsteden. Daarvoor zou opnieuw een delegatie van de vier landen naar Washington, Parijs en Stockholm reizen. Drie weken zouden daarmee gemoeid zijn. Op 10 maart 1975 zouden de ministers van Defensie dan weer bij elkaar komen.

Hoewel Vredeling bij zijn drie collega's zijn neus had gestoten en zijn voorstel voor het koppelen van de vervanging van de *Starfighter* aan een initiatief voor verdere samenwerking tussen de Europese vliegtuigindustrieën in dorre aarde was gevallen, zette hij toch door. Eind januari 1975 nam Vredeling contact op met de president-directeur van Fokker én president-directeur van de Duits-Nederlandse Fokker-VFW, Gerrit Klapwijk. Fokker en Klapwijk hadden "vanaf het begin van het overleg inzake de opvolger van de *Starfighter* een duidelijk Europees standpunt ingenomen. Wij menen hiermee in lijn te zijn met het sinds jaren gevoerde beleid van de Nederlandse Regering ten aanzien van de vliegtuigindustrie."[36] Vredeling vroeg Klapwijk om eens na te gaan of het prijsverschil tussen de *Mirage* en de *F-16* wel zo groot was als uit de berekeningen van de luchtmacht bleek. Via de Duitse lijn in Fokker-VFW werd daar door Frankrijk druk uitgeoefend. Eén van de redenen waarom Fokker zo pro-*Mirage* was.[37]

Op 1 februari 1975 legde Klapwijk Vredeling een studie voor "die objectief beoogt te zijn en is gebaseerd op feiten en serieuze informatie." Vredeling werd gewaarschuwd voor zeven onzekerheden die te maken hadden met de kostenberekening en prijsontwikkeling van vliegtuigen.[38]

In de eerste plaats wees Klapwijk Vredeling erop dat voor het verkrijgen van coproductieopdrachten de Amerikanen het beginsel van 'reasonable competitiviness" hanteerden. Omdat de productie van de *Mirage* was verdeeld over verschillende bedrijven, speelde de kwestie van 'redelijk concurrerende' prijzen daar niet. Bij de *F-16* met een Amerikaanse én met een Europese productielijn was het maar afwachten of bedrijven als Fokker een kans op opdrachten maakten. Met name het Amerikaanse Congres was niet te beroerd om het Pentagon te dwingen orders te plaatsen bij Amerikaanse bedrijven, ook al waren die vaak de helft duurder dan concurrerende Europese industrieën. Klapwijk wees erop dat de lage waarde van de dollar op dat moment een extra handicap was voor Fokker en andere Europese bedrijven. Als dan toch het belang van coproductie volledig aan zijn trekken zou moeten komen, dan zou dat betekenen dat "de vliegtuigprijs zal moeten worden verhoogd om het thans toegezegde compensatie-niveau te bereiken."

In de tweede plaats waren de offertes van de *Mirage* en de *F-16* gebaseerd op uiteenlopende uitgangspunten. Bepaalde onderdelen van en voor de *Mirage* waren wel in de offerte voor de 'base line configuratie' opgenomen. Bij de *F-16* moesten dergelijke onderdelen afzonderlijk worden betaald. Daardoor moest het prijsverschil met een tot twee procent ten gunste van de *Mirage* worden gecorrigeerd.

In de derde plaats waren in de offerte van de *F-16* verschillende kosten niet inbegrepen, die voor de *Mirage* niet relevant waren. Omdat tot op zekere hoogte nog onduidelijk was welke onderdelen Europese en welke onderdelen Amerikaanse bedrijven zouden produceren, was ook onduidelijk wat de licentiekosten zouden zijn van door Europese bedrijven te produceren onderdelen. Gebruikelijk was om bij orders die via het Amerikaanse ministerie van Defensie verliepen een vergoeding (meestal uitgedrukt in een bepaald percentage van de prijs) voor de

kosten van deze 'foreign military sales contracts' te vragen. Verder zouden bij coproductie in Europese bedrijven Amerikaanse toezichthouders en kwaliteitscontroleurs bij deze productielijn worden geplaatst, waarvan de kosten voor rekening van de Europese afnemers zouden komen. Met bijkomende kosten bij aanschaf van de *F-16* moest rekening worden gehouden omdat de Verenigde Staten geen garantie op ontwerp en productie gaven. Als zo'n garantie (om onderlinge verschillen tussen de toestellen te voorkomen) wel werd verlangd moest met een prijsverhoging van vijf procent worden gerekend, zo cijferde Klapwijk Vredeling voor. Klapwijk betwijfelde of in de Amerikaanse prijs de kosten voor verpakking, transport en verzekering voor levering van Europese aan Amerikaanse industrieën en omgekeerd waren inbegrepen. Wat deze derde onzekerheid betrof hield Klapwijk rekening met een prijsvermindering van de *Mirage* ten opzichte van de *F-16* met acht tot tien procent.

In de vierde plaats hikte Klapwijk tegen de plafondprijs aan. De Amerikaanse regering had geen garantie voor een maximumprijs gegeven, van General Dynamics was een plafondprijs verkregen, maar die gold weer niet voor de radar en de motor.

In de vijfde plaats waren technische wijzigingen in de *Mirage* gedurende een aantal jaren in de prijs opgenomen. Bij de *F-16* zou de Amerikaanse luchtmacht beslissen over zulke aanpassingen en zouden de kosten voor deze aanpassingen ook moeten worden gedragen door de vier Europese luchtmachten.

In de zesde plaats verwachtte Klapwijk aan de hand van Amerikaanse berekeningen een gemiddelde jaarlijkse kostenstijging van het in de Verenigde Staten te produceren deel van de Europese *F-16* toestellen van 8,5 procent. In de Franse offerte was een inflatiegarantie afgesproken van gemiddeld 6,5 procent. Daaruit leidde Klapwijk af dat het aanvankelijke prijsvoordeel van de *F-16* na verloop van jaren zou smelten als sneeuw voor de zon.

Tenslotte waarschuwde Klapwijk voor de risico's van schommelingen van de dollarkoers. De dollarkoers was van 1971 van 1975 gedaald van 3,59 gulden naar minder dan 2,35 gulden. "Derhalve kan thans moeilijk van een in guldens vaststaande prijs worden gesproken", aldus Klapwijk. "De werkelijke prijs van de opvolger van de *Starfighter* zal eerst bekend zijn als de laatste rekening zal zijn gepresenteerd", zo waarschuwde de president-directeur van Fokker.

Voor Fokker stond veel meer op het spel dan alleen de coproductie bij de aanschaf van een opvolger van de *Starfighter*. Klapwijk verwachtte dat Fokker van de aanschaf van de *Mirage* zou meeprofiteren door Fokker-vliegtuigen aan Franse luchtvaartmaatschappijen te kunnen leveren. De *Caravelles* van deze maatschappijen waren aan vervanging toe en de *F-28 Fellowship* toestellen van Fokker maakten op die markt een goede kans. Een afzetgebied in de Verenigde Staten van vergelijkbare orde was er niet. Bovendien verwachtte Klapwijk dat bij de aanschaf van het Franse toestel de deur naar het *Airbus*-project voor Fokker zou opengaan. Voorlopig hadden Frankrijk en Duitsland de productiefinanciering van het door Fokker gewenste aandeel in dit project voor hun rekening genomen. Met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid zou aanschaf van de *F-16* "het einde betekenen van deze buitenlandse ondersteuning, waardoor onze deelname in dit programma onherroepelijk tot een einde zou komen." De aanschaf van de *F-16* zou in de ogen van Klapwijk nog verstrekkender gevolgen hebben: "indien de Europese landen niet bereid zijn hun eigen producten een eerlijke kans te geven, zal nimmer een verbetering, ja zelfs een verslechtering in de huidige situatie ontstaan, waarbij de vraag gesteld mag worden of de tot nu toe terecht in de opbouw van de zelfontwikkelende Europese vliegtuigindustrie door de Europese landen gestoken belastinggelden dan niet tevergeefs zijn uitgegeven". Het was taal die Vredeling aansprak.

Vredeling belde op 18 februari 1975, de dag na zijn gesprek met de drie ministers van België, Denemarken en Noorwegen, met zijn Duitse collega. Een paar dagen later schreef hij Georg

Leber een brief, waarin hij vroeg of toch niet overwogen kon worden om in het kader van het *MRCA*-programma "einen kleineren (einmotorigen) Flugzeugtyp" te ontwikkelen.[39] Vredeling had haast: hij wilde uiterlijk 10 maart, de voor de volgende bijeenkomst van de vier ministers van Defensie voorziene datum, van Leber graag uitsluitsel. Een paar dagen later stuurde staatssecretaris Stemerdink een brief aan zijn Britse collega William Rogers met precies hetzelfde verzoek.[40] Ook daarvan was de strekking dat "a decision on the replacement of the *Starfighter* aircraft in the Netherlands should be accompanied by an initiative to ensure that the next replacement requirement stands a better chance of being fulfilled by an European aircraft." In de Tweede Kamer herhaalde Vredeling dat hem bij de opvolging van de Starfighter "meer door het hoofd speelt dan alleen het kiezen van een vliegtuig aan de hand van uitsluitend technische criteria."[41] Hij wilde "geen man zijn van heilige huisjes of heilige vliegtuigen." En al was de steun onder zijn collega's in andere Europese hoofdsteden op dat moment onduidelijk, op andere plaatsen in Europa had men wel oren naar Vredelings ideeën.

Panavia, het luchtvaartbedrijf dat was opgericht voor de bouw van het *MRCA*-toestel, berichtte op 28 februari 1975 over "a version of the *MRCA* aircraft" die "highly relevant to the current problem of replacing the *Starfighter* aircraft in the Air Forces of the Netherlands, Belgium, Norway, and Denmark" zou zijn.[42] Het zou daarbij gaan om het *Pannap* (Panavia New Aircraft Project) dat gebruik zou maken van de motor van het *MRCA*-toestel.[43]

Een week later liep het plan van Vredeling al de eerste averij op. Leber vond de ideeën van Vredeling "interessant und aussenordentlich erwägenswert".[44] Maar op zo korte termijn kon Leber zijn Nederlandse collega niet helpen: een beoordeling van Vredelings voorstel zou in ieder geval "eine gründliche Untersuchung unserer Fachleute vorausgehen [müssen]."

Hoe irreëel en slecht uitgevoerd Vredelings ideeën ook waren, beide varianten van de tussenoplossing - de een met de *F-5E Tiger*, de ander met de *F-16* - deden eerst op de Amerikaanse ambassade in Den Haag en korte tijd later ook in Washington alle alarmbellen rinkelen.

Ook al zat de Amerikaanse verkoopstrategie goed in elkaar, bij de Amerikaanse ambassade was men nog niet zeker van een goede uitkomst. "We conclude that on military and economic grounds our position is good. From the political point of view there are serious problems", zo rapporteerde ambassadeur Kingdon Gould aan Washington.[45] Maar liefst vier donkere wolken hingen boven de *F-16*. In de eerste plaats beviel het streven onder aanvoering van minister Vredeling naar een Europese vliegtuigindustrie de Amerikanen maar niets: "this keeps the *Mirage* proposal alive and compelling." In de tweede plaats was de felle oppositie tegen de aanschaf van een geavanceerd gevechtsvliegtuig. De pleidooien voor een eenvoudiger toestel hadden in en buiten het parlement veel weerklank gevonden. In de derde plaats verontruste het de Amerikaanse diplomaten dat de president-directeur van Fokker –VFW "is using all his not inconsiderable influence in favor of a *Mirage* purchase." En als vierde was "the unresolved KLM capacity problem hanging over the whole fighter replacement question."

Redenen genoeg om tot enkele tegenaanvallen over te gaan. Als eerste gebruikte de Amerikaanse ambassade daarvoor Ab Sligting, "head of the Defense ministry's information service and a political confidant of prime minister Den Uyl."[46] "In an extraordinarely frank conversation" wees Sligting de Amerikaanse diplomaten erop dat het kernprobleem was dat de aanschaf van de *F-16* "would forclose whatever chance there might be to develop a true European aircraft industry in the 1980s." Omdat bij de "decisive military superiority of the *F-16*" door niemand vraagtekens werden geplaatst vroeg Sligting de Amerikanen "understanding and patience". Wat Vredeling nodig had was een "brain wave" waardoor de toekomst van de Europese vliegtuigindustrie kon worden bevorderd én tot aanschaf van een opvolger van de *Starfighter* kon worden besloten. Wat dat laatste betreft merkte Sligting op dat "no one in the

ministry was sold on the *F-5E* in lieu of the *F-16*." Ook zou industriële compensatie geen rol van betekenis spelen in de uiteindelijke afweging, aldus Sligting. "This is consistent with the disinterest in offset reflected by Senior MOD officials from the beginning of our discussions with them", zo werd geruststellend geconstateerd. Sligting was er echter zeker van dat er op dat moment in het kabinet geen meerderheid voor aanschaf van de *Mirage* was, maar ook geen meerderheid voor aanschaf van de *F-16*: "at the moment Vredeling and company simply saw no way out." En daar kon Washington wellicht mee helpen, zo stelde Sligting vast. Als de tijd daarvoor rijp, zou het goed zijn als minster Schlesinger en zijn Nederlandse collega over de vervanging van de *Starfighter* in Washington zouden spreken.

Maar ook Sligtings hoogste baas, minister Vredeling, liet zich niet onbetuigd. Kort na het gesprek met zijn woordvoerder nam Vredeling het initiatief ("an unusual development") tot een gesprek met ambassadeur Kingdon Gould.[47] In de avond van 25 februari 1975 kwam Vredeling "with his characteristically frank and unorthodox approach" naar de residentie van de Amerikaanse ambassadeur "for drinks and dinner." Daar maakte de minister van zijn hart geen moordkuil: "His major concern, to which he frequently returns, is a desire not to act in a way which will be detrimental to the eventual production of a technically qualified European military plane by a European aircraft industry standing on its own feet." Hij had geen belangstelling voor aanschaf van de *Mirage* en "expressed no particular interest in acquiring a cheaper, lighter plane (such as the *F-5 E Tiger*) as State Secretary Stemerdink and parlementarian Dankert have been advocating." Integendeel, de Nederlandse minister leek zich definitief te hebben neergelegd bij de vervanging van de *Starfighter* door de *F-16*, maar tegelijkertijd koesterde Vredeling het perspectief van een Europese vervanger van de *NF-5*. En dat deed Vredeling met angstige gevoelens: "he is afraid that once the Netherlands starts down the *YF-16* path for the *Starfighters* Europe will go to sleep in developing a European plane and the Netherlands Government will therefore have to replace its *NF-5* fighters with an American plane also, no European plane having been developed in the interim." Dat klonk veelbelovend en bood mogelijkheden "to help him make up his mind in favor of the *YF-16*". Zo'n mogelijkheid stelde Vredeling zelf aan de orde: "Vredeling expressed keen interest in meeting you to review in depth all these various factors and – implicit in his request – to hear your advice on how he should formulate his recommendation to the Dutch cabinet." Vredeling stond als het ware te trappelen van ongeduld om zich met zijn Amerikaanse collega over deze netelige kwestie te buigen. Hij vertelde de Amerikaanse ambassadeur dat "he was ready te leave tonight."

Begin maart 1975 kwam uit Washington de uitnodiging van de Amerikaanse minister van Defensie aan Vredeling om op stel en sprong naar Washington te komen.[48] Ook de vertegenwoordiger van General Dynamics in Den Haag. Frank W. Campbell had van Vredelings plannen gehoord. [49] Campbell, op zijn beurt, informeerde Charles Tanguy, de tweede man van de Amerikaanse ambassade: "it was agreed that it was time for Secretary of Defense Schlesinger to engage." Schlesinger wilde precies weten wat zijn Nederlandse collega aan het bekokstoven was. De Amerikanen wilden het naadje van de kous weten.

Aan de ene kant was Vredeling een bij voorbaat verloren zaak aan het bepleiten, aan de andere kant ging hij stug door met het creëren van een financiële buffer die hij eventueel kon gebruiken voor de door hem zo vurig gewenste versterking van de samenwerking in de Europese luchtvaartindustrie. Zo'n buffer achtte hij nodig omdat de aanschafkosten van de *F-16* krap tegen de grenzen van de budgettaire ruimte aanzaten. Vanwege de lage dollarkoers vreesde Vredeling in latere jaren hogere kosten en een overschrijding van het voor de aanschaf uitgetrokken budget.[50] Bovendien – zo vertelde hij de luchtmachttop – was hij "ervan overtuigd dat er ook een Europese parallel-ontwikkeling moet komen: ook hiervoor zal geld moeten worden gereserveerd." Hij was bereid om daarvoor tot vervanging van niet vijf, maar slechts vier *Starfighter*-squadrons over te gaan. Het totaal aantal aan te schaffen *F-16* toestellen zou

beperkt blijven tot 84. Het laatste, vijfde squadron, zou dan worden vervangen door het nieuwe nog te ontwikkelen Europese toestel, dat ook zou dienen als vervanger van de *NF-5* toestellen.

Bij de luchtmachtgeneraals moeten de nekharen recht overeind zijn gaan staan. Voor het risico van fluctuaties van de dollarkoers waren al in het projectbudget "veiligheidsmarges" aangebracht. Bovendien had Vredeling eerder die week bij de president van *De Nederlandsche Bank*, Jelle Zijlstra, afgetast of het dollarrisico helemaal kon worden uitgebannen door voor dat deel van het contract dat met Amerikaanse valuta moest worden betaald bij *De Nederlandsche Bank* opgeslagen dollars te gebruiken voor een grote of misschien zelfs wel volledige vooruitbetaling.[51] Zijlstra had Vredeling laten weten "wel mogelijkheden voor een opvang [van dit koersrisico] te zien."[52] Die mogelijkheden moesten dan wel worden besproken tussen Vredeling en de minister van Financiën, Wim Duisenberg, voordat Zijlstra verder kon worden ingeschakeld. Dat gesprek met Duisenberg liet op zich wachten. De minister van Financiën was geveld door een hernia.

Wat de ontwikkeling van een Europees gevechtstoestel betreft vond de bevelhebber der luchtstrijdkrachten het "niet noodzakelijk dat alle fondsen voor de Nederlandse participatie in de ontwikkeling van een Europese jagerbommenwerper uit de defensiebegroting zouden moeten worden gefourneerd."

Met veel krachtiger argumenten schoot de minister van Buitenlandse Zaken de luchtmacht te hulp. Max van der Stoel wees op de in het projectbudget al ingebouwde veiligheidsmarge voor het opvangen van valutaschommelingen. Hij verwachtte ook dat het *F-16* contract in twee delen zou uiteenvallen. Een deel dat met Amerikaanse dollars zou moeten worden betaald en een deel dat in Nederlandse guldens zou kunnen worden betaald in verband met de coproductie bij Nederlandse bedrijven. Omdat er een verband kon worden gelegd tussen fluctuaties in de dollarkoers en de hoogte van de inflatie schatte Van der Stoel het risico op niet meer dan honderd miljoen gulden over de hele looptijd van het project.[53]

Het aanleggen van een buffer voor de ontwikkeling van een nieuw Europees toestel juichte Van der Stoel toe, maar hij verwachtte dat daarvoor pas vanaf 1983 financiële middelen zouden moeten worden vrijgemaakt. Om daar in 1975 al de defensiebegroting mee te belasten en zo'n reservering ten laste te laten komen van de vervanging van de *Starfighter* vond de minister van Buitenlandse Zaken "oneigenlijk". De minister van Buitenlandse Zaken bepleitte dan ook om van deze "terugbrenging van de vervanging tot 84" af te zien.

De luchtmacht deed Vredeling een paar dagen later een handreiking.[54] Na nieuwe berekeningen ging de bevelhebber der luchtstrijdkrachten ervan uit dat de Nederlandse bijdrage aan een nieuw Europees toestel toch volledig uit de zak van Defensie zou moeten komen. Het goede nieuws was dat voor de ontwikkeling van zo'n toestel een bedrag van 150 miljoen gulden toereikend zou zijn. Dat bedrag, dat even hoog was als de aanschafprijs van zeven *F-16* toestellen met toebehoren, zou over een aantal jaren, van 1976 tot en met 1983, kunnen worden uitgesmeerd. Knoop stelde daarom voor 95 *F-16* toestellen aan te schaffen en een optie te nemen op nog eens zeven voor het geval de ontwikkeling van het nieuwe Europese toestel niet of niet tijdig op gang zou komen.

Voor het gesprek met minister Schlesinger was een gat in de agenda van Vredeling gevallen op 10 maart. Op die dag zouden de vier Europese ministers de uit Washington, Parijs en Stockholm verkregen antwoorden onder de loep leggen en een volgende stap zetten op weg naar hun gezamenlijk besluit tot aanschaf van een nieuw vliegtuig. Deze bijeenkomst was echter uitgesteld tot 24 maart omdat nog niet alle antwoorden binnen waren. Zo bevond de Nederlandse minister zich op 10 maart niet in het gezelschap van zijn Noorse, Deense en Belgische collega's, maar in het Pentagon. Met slechts Ab Sligting en zijn adjudant, majoor Bill

Louwerse, arriveerde Vredeling op 9 maart 1975 in de Verenigde Staten. Het was niet zijn bedoeling om de Amerikaanse offerte voor de *F-16* te bespreken, maar wel maakte Vredeling zich zorgen over de in het vooruitzicht gestelde "price guarantees". Het belangrijkste voor Vredeling ("what Vredeling needs most of all") was informatie om "the strong aversion of his Labour Party to giving any impulse to the arms race" te keren.[55] Hij wilde met Schlesinger ook de mogelijkheden nagaan van verdere specialisatie tussen de *NAVO*-bondgenoten en meer samenwerking van de Europese luchtvaartindustrie voor de ontwikkeling van een nieuw Europees toestel dat geschikt zou zijn om in het midden van de jaren tachtig in de plaats te komen van vliegtuigen die dan aan vervanging zouden toe zijn, zoals de Nederlandse *NF-5* toestellen.

Met de vervanging van toestellen als de *NF-5* door een nieuw toestel van Europese oorsprong zou worden voorkomen dat – in de woorden van Vredeling - "all eggs would be put in one basket." De Amerikaanse minister van Defensie Schlesinger gaf Vredeling naar eigen zeggen wat dat betreft groot gelijk.[56] Vredeling kreeg van Schlesinger de verzekering dat bij de aanschaf van de *F-16* de desbetreffende Europese landen en de bij de coproductie betrokken industrieën zouden kunnen beschikken over "alle technische gegevens […], met dien verstande dat sommige gegevens van nu nog hoog geclassificeerde onderdelen pas op een later tijdstip zouden worden uitgewisseld."[57] Met deze technologische kennis zou de Europese vliegtuigindustrie een enorme steun in de rug krijgen.

Ook in een ander opzicht kwam het bezoek aan Washington de Nederlandse minister van Defensie van pas. Schlesinger wilde Vredeling maar al te graag helpen bij het weerleggen van het verwijt van de Tweede Kamerfractie van de Partij van de Arbeid dat de aanschaf van een zo "sophisticated vliegtuig" als de *F-16* wel zou moeten leiden tot een reactie van het Warschaupact en dat weer een nieuwe slinger aan de wapenwedloop zou worden gegeven. Maar volgens Schlesinger was het omgekeerde het geval. De Sovjet-Unie met haar bondgenoten was "onafhankelijk van wat de rest van de [West-Europese] landen doet druk doende hun militaire capaciteit en in het bijzonder die van hun vliegtuigen aan het verbeteren." "Zij reageren niet meer, maar ageren", had Schlesinger Vredeling toevertrouwd. Met deze nieuwe ontwikkeling doelde Schlesinger op de *MIG-25* die kort daarvoor voor het eerst was gesignaleerd bij de luchtstrijdkrachten van de Sovjet-Unie in Oost-Duitsland.[58] Op deze manier elimineerde Schlesinger voorgoed de *F-5E Tiger*, die immers niet opgewassen was tegen deze nieuwe dreiging en anders dan de *F-16* aan het eind was van zijn mogelijkheden om te worden gemoderniseerd. De introductie van de "super-chasseur" *MIG-25* die snelheden van meer dan drieduizend kilometer per uur kon bereiken en tot op meer dan twintig kilometer hoogte kon vliegen maakte op Vredeling zo'n grote indruk dat hij Schlesinger vroeg over deze ontwikkeling in de dreiging een briefing voor leden van de Tweede Kamerfractie van de Partij van de Arbeid in Den Haag te organiseren.

De informatievoorziening aan de Tweede Kamer vertoonde in die periode een bekend patroon. Op 24 februari 1975 had Vredeling besloten dat aan de Vaste Commissie voor Defensie van de Tweede Kamer het eindrapport van het 'Steering Committee' over de drie overgebleven kandidaten voor de opvolging van de *Starfighter* ter vertrouwelijke kennisname zou worden voorgelegd.[59] Dat leverde nog een moeilijk op te lossen probleem op. Drie bijlagen werden niet meegezonden. "Bij lezing van het uitgebreide rapport kan men dit merken", zo waarschuwde secretaris-generaal Peijnenburg minister Vredeling.[60] Hij raadde Vredeling aan te doen alsof zijn neus bloedde: "conform de gedragslijn gevolgd bij de toezending van de taakspecialisatiestudie, wordt het ontbreken van enige bijlagen in deze brief niet vermeld." Wellicht ten overvloede had het hoofd kabinet minister eraan toegevoegd: "Secretaris-generaal bedoelt de hieraan gehechte bijlagen. We dachten, gezien de vorige ervaring, dat 'verzwijgen' de beste manier was." De Tweede Kamerleden Ed van Thijn, Dick Dolman, Piet Dankert en Klaas de Vries, allen van de Partij van de Arbeid, werden op 2 april 1975 op de Amerikaanse

ambassade in Den Haag uitgebreid geïnformeerd over de luchtdreiging in Centraal-Europa in het algemeen en de *MIG-25* in het bijzonder.[61] General Dynamics beschikte toen al uit Nederlandse bron over het rapport van het 'Steering Committee'.[62] Campbell "was handed this report by a member of the Dutch Air Staff. As far as I know I had this report before it was available from other sources. I used the report as requested. The reason I was given the report was that the day before the French had made another offer related to the Mirage. I was given a copy of the French offer, and asked to have General Dynamics provide a quick assessment of the revised *Mirage* proposal as it compared to aspects of the *F-16* proposal."[63]

11.3 Rekensommetjes

General Dynamics las in het rapport van het 'Steering Committee' dat de *Mirage F-1/M53* 24 procent duurder was dan de *F-16*. De antwoorden op de vragen aan Washington, Parijs en Stockholm deden daar volgens de luchtmacht niets aan af. De onder leiding van ambassadeur Spierenburg staande interdepartementale werkgroep volgde de zienswijze van de luchtmacht. De Zweedse offerte was niet wezenlijk veranderd. Daarmee prees de Viggen zich in deze ronde uit de markt.[64] Het Amerikaanse aanbod was op slechts op een punt gewijzigdd. Als de Europese landen meer dan honderd procent van de aanschafwaarde via coproductie zouden hebben verzilverd, zou de coproductie ten behoeve van andere exportlanden vervallen. Die beperking lieten de Amerikanen nu vallen. De Fransen hadden plusjes en minnetjes in hun offerte aangebracht, waardoor "Frankrijk geen groot deel van de prijs heeft laten vallen en derhalve het Amerikaanse voorstel nog steeds moet worden beschouwd als het goedkoopste. Daarnaast is de *F-16* als vliegtuig beter, technologisch interessanter en in exploitatie goedkoper," zo luidde de conclusie van Vredeling.

Als bij de definitieve offertes zou blijken dat het Amerikaanse aanbod "substantieel lager" zou liggen dan de Franse offerte, zou "definitief worden gekozen voor het Amerikaanse toestel," zo hadden Van der Stoel en Vredeling afgesproken.[65] Als beide offertes wat prijs betreft ongeveer gelijk zouden liggen zou over beide opties worden onderhandeld. In deze onderhandelingen zou wat Frankrijk betreft ook moeten worden ingegaan op een integratie van de Europese luchtvaartindustrie en op een intensievere samenwerking van Frankrijk met de *NAVO*. Wat de Verenigde Staten betreft moest alvast worden nagedacht of op andere gebieden van de Amerikanen nog toezeggingen konden worden verlangd. De kwestie van de landingsrechten van de KLM in de Verenigde Staten kwam daarvoor nadrukkelijk niet in aanmerking volgens de twee ministers, maar Washington wist beter. Het was prins Bernhard geweest die Henry Kissinger had toevertrouwd dat "the outlook for the *F-16* sale looks good to him if there are no political developments to cloud our bilateral relations."[66] Zo'n donkere wolk was het probleem van de landingsrechten van de KLM, waarbij prins Bernhard zelf voor de Nederlandse belangen ten strijde was getrokken: "Speaking on his return from a trip to South America and the United States, Prince Bernhard said he had raised subject of KLM with everyone he spoke to in the United States."[67]

Waarom lag de keuze voor de *F-16* niet voor de hand, als het prijsverschil zo groot was en de *F-16* onbetwist het beste toestel was? In de eerste plaats zag het er naar uit dat de Fransen nog iets van de prijs wilden afdoen. In maart wilde Hugues de l'Estoile in Den Haag een nieuw Frans tegenbod toelichten. Vredeling liet aanvankelijk weten geen trek in een ontmoeting te hebben. Hij stelde zich op het standpunt dat de vliegtuigfabrikanten wijzigingen in hun offertes bij het 'Steering Committee' moesten indienen en had geen belangstelling in de ontvangst van de hoofdsteden langsreizende delegaties van regeringsfunctionarissen en luchtvaartbedrijven.[68] Wel kreeg de Franse ambassadeur in Den Haag, Jacques Senard, gedaan dat De l'Estoile werd ontvangen door minister-president Den Uyl en de minister van Buitenlandse Zaken. Toen ging ook Vredeling overstag. De boodschap van De l'Estoile was dat de prijs van de *Mirage F1/M53*

met acht procent zou worden verlaagd. Volgens de Fransen resteerde daardoor een prijsverschil van maar zeven procent in vergelijking met de *F-16*.

Maar het Franse aanbod had alleen betrekking op de basisprijs van de *Mirage F1/M53*. In de berekeningen van het 'Steering Committee' waren allerlei risico's gewaardeerd. Het ging daarbij om de schommelingen van de dollarkoers, de te verwachten inflatie in het algemeen en in de vliegtuigindustrie in het bijzonder. Vanden Boeynants hield rekening met een fors oplopende dollarkoers, de Nederlanders op gezag van het ministerie van Financiën bestreden dat: voor de dollar werd 2,51 gulden gerekend, terwijl de actuele koers op dat moment 2,35 gulden was. Uiteindelijk kwamen de Nederlanders en de Belgen overeen dat alles in aanmerking nemende de *Mirage F1/M53* acht tot twaalf procent duurder was dan de *F-16*.[69]

11.4 De prijs van de Mirage

Het uitblijven van een keuze voor de *F-16* lag ook aan Vredeling. Hij hield "de optie voor de *Mirage* zo lang mogelijk open." [70] Vredeling had eerder gezegd dat het hem "een lief ding waard zou zijn als we de *Mirage* zouden kunnen kopen."[71] Maar dan moesten de Fransen wel bewegen en laten merken dat het hen menens was. Wellicht waren de Fransen te bewegen tot vergaande concessies op politiek gebied en op het vlak van de samenwerking van de Europese luchtvaartindustrieën. Vredeling gooide daarover in een gesprek met de Franse minister van Defensie een balletje op. Met zijn Franse collega sprak hij over een uitruil tussen aan de ene kant de aanschaf van de *Mirage* en aan de andere kant concrete stappen van Frankrijk bij het versterken van de Franse samenwerking met de *NAVO* en de bundeling van de Europese luchtvaartindustrieën. Het was nu afwachten of de Fransen zouden gaan bewegen. De l'Estoile bracht daarvoor op 13 maart 1975 geen concrete voorstellen mee naar Den Haag. In een diplomatieke nota sprak De l'Estoile over een "groupement élargi à d'autres firmes répondant aux mêmes critères, comme c'est le cas pour certaines sociétés de la République Fédérale d'Allemagne."[72] Na twee maanden kon Vredeling de balans opmaken.

Hij had "een riskante rol vervuld."[73] Zonder dat zijn collega Van der Stoel het wist had hij de Fransen tot concessies proberen te verleiden door met zijn voorkeur voor de *Mirage* te schermen. Het was spelen met vuur. Als iemand lucht had gekregen van het gesprek van Vredeling onder vier ogen met zijn Franse ambtgenoot, had er wat gezwaaid voor Vredeling. Na zijn interview met Bibeb in *Vrij Nederland* zou een tweede botsing met zijn collega en partijgenoot Van der Stoel hem zonder de minste twijfel fataal zijn geworden. "Wie niet waagt, die niet wint", verklaarde Vredeling zijn avontuurlijke optreden in Parijs, dat vermoedelijk eind januari 1975 plaatsvond.[74] "Denk je eens in wat dat nu nog betekend zou hebben! Fokker zou zeker hebben geparticipeerd in de *Airbus*", aldus Vredeling.[75] Het liet hem overigens koud wat er dan met hem zou zijn gebeurd: "Desnoods was ik met een aap langs de deur gegaan om de kost te verdienen."[76] "Maar het feest ging niet door. Fokker was wel geïnteresseerd, maar van Frankrijk hoorde ik niets meer. Kennelijk deinsden ze terug voor een nauwere samenwerking in *NAVO*-verband", zo verklaarde Vredeling het mislukken van zijn uitruil.[77]

Een jaar later voelde Vredeling zich nog steeds pijnlijk in de steek gelaten door de Fransen. Bij de nazit van een van de meest populaire politieke praatprogramma's op de televisie in die tijd, *Haagse Kringen*, stond de net aangetreden nieuwe Franse ambassadeur Luc de la Barre de Nanteul erop om met Vredeling in contact te komen. Vredeling had "al een flinke slok op" en was niet gediend van "deze strijkages" tijdens het souper in de *Bistroquet* aan het Lange Voorhout in Den Haag.[78] Bij de minister van Defensie kwam de mislukte uitruil met de Fransen met het nodige venijn naar boven. Vredeling vroeg Philip Freriks te tolken: "Ambassadeur, jullie zijn zo stom geweest. Zo stom heb ik het nog nooit meegemaakt."

11.5 Eerst de F-16, dan Europees

Het was niet van harte, maar het hoge woord van Vredeling kwam er op 14 maart 1975 eindelijk uit: "Zoals spreker er op dit moment tegen aankijkt meent hij dat het kabinet niet kan ontkomen aan het uitspreken van een voorkeur voor de *F-16*."[79] Zowel voor de grondsteuntaak als voor de capaciteit voor een beperkt luchtoverwicht had de *F-16* de beste papieren, aldus Vredeling. De prijs kwam in Vredelings inleiding in de ministerraad als tweede aan de orde. Binnen het daarvoor uitgetrokken bedrag bleven de aanschafkosten voor de *F-16*, die van de twee andere toestellen niet. Het derde criterium waren de te verwachten exploitatiekosten: ook daar lag de *F-16* voor op zijn concurrenten. De coproductie en compensatie kwamen pas als zesde aandachtspunt aan bod. Op dat vlak ging het om een nek-aan-nekrace tussen de *F-16* en de *Mirage F1/M53*. Volledige compensatie zou bij de *Mirage* bij duizend toestellen worden bereikt, bij de *F-16* bij tweeduizend toestellen. Het aantal manuren was gelijk, maar bij de *Mirage* waren deze uren over een groter aantal jaren uitgesmeerd.

Vredelings voorkeur voor de *F-16* gold niet voor de in de Defensienota voorziene vervanging van de *NF-5* toestellen door de *F-16*: "het feit dat de financiering ongeveer is rond te maken zonder risico's moet worden gezien tegen de achtergrond van de planning in de Defensienota waarin een uitschuiving van de eerste naar de tweede periode is opgenomen. Het is dan ook niet vol te houden. Bij de tankvervanging en de vervanging van de onderzeeboten staat ook dat er iets aan zal moeten worden gedaan, maar dit is waarschijnlijk een zaak voor een volgend kabinet. Nu wordt echter ook over de lange termijn gesproken en de voorgenomen bestellingen leggen een aantal zaken vast. Er is dan geen reservemogelijkheid meer. De vervanging moet binnen het genoemde bedrag geschieden en spreker zit thans op een punt waarbij hij denkt aan een combinatie met een tweede-lijnsvliegtuig." Vredeling legde aan zijn collega's voor dat "zou de raad spreker hierbij willen volgen, dan zit men niet uitsluitend vast aan een Amerikaans vliegtuig." In een notitie voor de ministerraad had Vredeling al de contouren van zo'n toestel geschetst. Het zou gaan om een toestel dat tweederde van het gewicht van de *F-16* zou hebben en zich zou lenen als vervanger van de *NF-5* en andere varianten van het *F-5* toestel, dat in de jaren tachtig op grote schaal aan vervanging toe was. De ministers Ruud Lubbers en Jaap Boersma waren nogal sceptisch over de mogelijkheden om in Europees verband tot de ontwikkeling en productie van een opvolger van de *F-5* te komen. Westerterp wilde dat alvorens tot aanschaf van de *F-16* zou worden besloten "dat voornemen mede wordt bezien in het licht van een welwillender houding ten opzichte van de KLM." Daar voelde Vredeling niets voor. Den Uyl schoot zijn minister van Defensie te hulp: "Een Europese mogelijkheid voor de vervanging van de *NF-5* is economisch interessant en voorts belangrijk voor een niet-uiteendrijven van deze landen ten opzichte van Frankrijk." Vredeling werd gemachtigd de Nederlandse voorkeur voor de *F-16* kenbaar te maken zonder dat een aantal zou worden genoemd.[80] Het ging er nu om dat België zich zou aansluiten bij de Nederlandse voorkeur.

11.5.1. Eerst verloven en dan een paar jaar later met een ander trouwen

Het Nederlandse plan voor een tussenoplossing viel bij Vanden Boeynants verkeerd. Hij kwam op 17 maart 1975 naar Den Haag om het fijne van het Nederlandse voornemen te vernemen. Vanden Boeynants was erover verbaasd dat nu het prijsverschil nog maar zo klein was Nederland niet wilde wachten op concessies van de Fransen op andere terreinen. Het was 'damage limitation'. De beide ministers konden op de vingers van een hand natellen dat de *F-16* binnen afzienbare tijd in operationeel en technisch opzicht tot winnaar zou worden uitgeroepen, tenzij Frankrijk en Dassault wat de prijs van de *Mirage F1/M53* betreft nog flink wat water bij de wijn zouden doen. Het zou moeilijk zijn om in beide kabinetten de overige ministers ervan te overtuigen toch maar de ongeveer even dure, maar operationeel en technisch inferieure *Mirage F1/M53* aan te schaffen.

Vanden Boeynants was bovendien een belangrijk argument voor aanschaf van de *Mirage* in eigen land uit handen geslagen. Vlak voor zijn komst naar Den Haag publiceerde het weekblad *Knack* dat Vanden Boeynants de prijs van de *Mirage F1/M53* veel te gunstig had voorgesteld in het over de aanschaf hopeloos verdeelde Belgische kabinet.[81] Volgens de Amerikaanse ambassadeur in Brussel had Vanden Boeynants daarbij gebruik gemaakt van "a whole bag of tricks to present the French case in the best possible light."[82]

Om in het geval van een keuze voor de *F-16* druk op ketel te houden kwamen Vredeling en Vanden Boeynants overeen een deel van de benodigde toestellen om te zetten in opties, waarover pas te zijner tijd zou worden beslist. Voor Nederland ging het om achttien, voor België om veertien toestellen. De volgende dag staken de vier ministers van Buitenlandse Zaken en van Defensie de hoofden bij elkaar. Vredeling was te laat, zodat Max van der Stoel verslag deed van de ministerraadsvergadering en de daarin uitgesproken voorkeur voor de *F-16*.

Prijs, prestaties en de verwachting dat Noorwegen en Denemarken deze voorkeur zouden delen waren volgens Van der Stoel de belangrijkste overwegingen ten gunste van deze voorkeur. Over compensatie en coproductie maakte de Nederlandse minister van Buitenlandse Zaken geen woord vuil.[83] Dat nam echter niet weg dat de consequenties van deze keuze in Europees verband voor de Fransen enigszins moesten worden verguld: "dit kan geschieden ten aanzien van de vervanging medio de jaren tachtig (*F5, Mirage 5*), maar dan moet men nu al beginnen. De Fransen zouden zich niet door keuze pro *F-16* moeten laten weerhouden van Europese samenwerking. Verenigd Koninkrijk en de Bondsrepubliek Duitsland zouden moeten meedoen."

Omdat Vanden Boeynants de vorige dag in zijn gesprek met Vredeling bleef hameren op het in zijn ogen geringe prijsverschil tussen de *Mirage F1/M53* en de *F-16* ging de discussie op 18 maart 1975 voor de zoveelste keer over de cijfers. Vanden Boeynants en Vredeling steggelden nog wat over de betekenis van de Franse prijsverlaging, die volgens Vredeling alleen betrekking had op de prijs van het kale toestel. Een deel van de verlaging van deze beginprijs werd weer goedgemaakt door in het verdere betalingschema met betalingen zo te schuiven dat de aanschaf van de *Mirage* paradoxaal genoeg duurder werd. Een eindeloos gedoe over de prijs van de *Mirage* zag Vredeling niet zitten: hij vreesde dat uitstel de besluitvorming zou verzieken en dat uiteindelijk geen enkel besluit zou worden genomen. Daarmee verdween dan ook de enige kans voor Vanden Boeynants om de keuze te bepalen op de *Mirage*. Als Nederland zich gedwongen zou zien om uit het samenwerkingsverband van de vier landen terug te treden was het Belgische voornemen tot aanschaf van de *Mirage* onvoldoende om in Frankrijk de productielijn op gang te brengen. Met beide handen greep Vanden Boeynants het aanbod van Vredeling aan om binnen een dag het rekenwerk nog een keer over te doen en daarbij ook vertegenwoordigers van de Franse regering en van Dassault te betrekken.[84]

Het plan van Vredeling om bij de vervanging van de *NF-5* van een nog te ontwikkelen Europees toestel gebruik te maken kwam bij de Belgen niet al te serieus over. "Je eerst met de een verloven om dan een paar jaar later met de ander te trouwen", zo vatte Vanden Boeynants de Belgische verwondering over Vredelings aanpak samen.[85] Vanden Boeynants' collega Van Elslande kondigde aan dat als sprake was van een aanzienlijk prijsverschil de Belgische keuze voor de *F-16* wel vaststond. Het voor 24 maart 1975 voorziene overleg met de vier ministers van Defensie werd uitgesteld tot 3 april 1975.

De nieuwe berekeningen zorgden niet voor een doorbraak in de Belgisch-Nederlandse impasse. In de avond van 24 maart 1975 werden de Belgische en Nederlandse deskundigen het eens. De *Mirage* had tweederde van zijn achterstand op de prijs van de *F-16* weten goed te maken. Als aan alle Belgische verlangens zou worden voldaan, zou het prijsverschil inderdaad kleiner worden, maar was dan nog steeds geen sprake van een fotofinish.[86] Het prijsverschil zou

teruglopen tot twaalf procent in de voor de *F-16* meest ongunstige berekening.[87] Vanden Boeynants gaf zich nog niet gewonnen. Tegen journalisten liet hij weten dat het verschil minstens zeven procent bedroeg en dat hij eerder met de Nederlandse ministers had afgesproken dat bij een prijsverschil van minder dan tien procent ook naar de politieke aspecten van de aanschaf zou worden gekeken.[88] In ieder geval zou Vanden Boeynants op korte termijn geen voorstel doen aan het Belgische kabinet, dat op 3 april 1975 over de keuze van de opvolger van de *Starfighter* zou beslissen. Wel verwachtte Vanden Boeynants een Belgisch besluit vóór 15 april 1975, drie dagen na het congres van de Partij van de Arbeid.

De verhoudingen tussen Vredeling en Vanden Boeynants waren er niet beter op geworden door Vredelings uitstapje naar zijn Amerikaanse collega op 10 maart 1975. De Belgische minister van Economische Zaken André Oleffe vroeg zich af wat voor tegenprestatie in het vooruitzicht was gesteld om Vredeling bij dat bezoek van de *Mirage F1/M53* te laten overstappen naar de *F-16*.[89] Als Vanden Boeynants in het geniep twee dagen bij zijn Franse collega in Parijs zou hebben doorgebracht, dan zou de wereld in Den Haag te klein zijn geweest. De Noorse minister van Defensie Fostervoll volgde Vredelings voorbeeld en vertrok op 23 maart 1975 voor een gesprek met Schlesinger naar Washington. Hij reisde onder een andere naam omdat hij bang was "that his name appear inadvertently on appointment schedules in Washington."[90] Omdat hij met de Amerikaanse minister van Defensie wilde spreken over "the tactics for the April 3 meeting" van de vier Europese ministers van Defensie was Fostervoll zich maar al te bewust van de "most unfortunate impact on other consortium partners that could result from any publicity or any public knowledge of the trip."

11.6 Tussen Scylla en Charybdis

In politiek Den Haag liet het verloop van de besluitvorming over de keuze van de opvolger van de *Starfighter* weinig rimpelingen achter. Van de regeringspartijen namen de KVP en ARP een afwachtende houding aan. De Politieke Partij Radikalen stelde zich kritisch op, maar deze coalitiepartij was net als D66 te klein om haar stempel op de besluitvorming te drukken. Ook de grootste oppositiepartij, de VVD, hield zich in de discussie over de aanschaf van een nieuw toestel afzijdig. Dat gold niet voor de Partij van de Arbeid. Daar ontwikkelde de kwestie van de vervanging van de *Starfighter* zich als de lakmoestest voor de bepaling van het progressieve gehalte van het kabinet-Den Uyl. Dat met Vredeling als minister en Stemerdink als staatssecretaris de Partij van de Arbeid beschikte over sleutelfiguren in de besluitvorming maakte de discussie over deze kwestie in de grootste regeringsfractie saillant. Dat werd nog eens gevoed door de betrokkenheid van andere bewindspersonen afkomstig uit de Partij van de Arbeid zoals de minister-president, de minister van Buitenlandse Zaken en de minister van Financiën. De ontwikkelingen in de Partij van de Arbeid rond de besluitvorming over de vervanging van de *Starfighter* krijgen daarom meer ruimte in deze studie dan in de andere politieke partijen. Dat fricties tussen Vredeling en zijn partijgenoten in deze kwestie opspeelden is geen geheim. Wat hun invloed is geweest op de besluitvorming is relevant voor de beantwoording van de vragen die aan deze studie ten grondslag liggen.

Naar het congres van de Partij van de Arbeid werd daarom binnen en buiten de partijtop met angst en beven uitgekeken. Het thema van het congres was 'vrede en veiligheid' en met name de voortzetting van het Nederlandse lidmaatschap van de *NAVO* stond in het Amsterdamse RAI-Congrescentrum ter discussie. Aan het congres was een uitvoerige partijdiscussie voorafgegaan, waarvan de uitkomsten al het ergste deden vermoeden. Binnen de Partij van de Arbeid was een vrij fundamentele verandering opgetreden. Volgens H.J.A. Hofland deed de Partij van de Arbeid steeds minder denken aan een politieke partij en was "iets dichter genaderd tot de status van mentaliteitspartij."[91] Het congres was in zijn visie "een vergadering die eigenlijk uit is op een getuigenis". J.Th.J. van den Berg sprak over een moord op de democratische besluitvorming binnen de Partij van de Arbeid.[92] De eindeloze reeks sprekers op

het congres werd telkenmale na twee minuten gemaand hun betoog af te ronden. In de woorden van Van den Berg: "het accentueert dat na deze spreker nog een stuk of tien hun ideële egotrip moeten houden". Naar zijn mening was het een misvatting dat op het congres "de basis" de kans kreeg om het woord te voeren: "wie even door de zaal in het RAI-gebouw keek, kon vaststellen hoe onjuist die pretentie in de praktijk is. De gemiddelde leeftijd van de congresgangers kan nooit ver boven de dertig hebben gelegen."

Het partijcongres van 10 tot en met 12 april 1975 maakte duidelijk dat "nu de PvdA in de regering was gekozen, het partijbestuur zich ook direct verantwoordelijk voelde voor het uitvoeren van de wensen van de kiezer door het kabinet-Den Uyl."[93] Niet Den Haag, maar Amsterdam was het centrum van de politiek. De politiek in Den Haag werd gezien als het verlengstuk van de vaak heftige beraadslagingen in het partijkantoor aan de Amsterdamse Tesselschadestraat. Ministers, staatssecretarissen en leden van de Tweede Kamer van de Partij van de Arbeid zagen dat echter een slag anders. En dat gold in sterke mate voor de minister van Defensie, die in dat soort situaties zichzelf een forse dosis aan onverschrokken moed toekende: "Ik durf het aan, maar misschien kost het mijn kop."[94]

Op 17 maart 1975, een dag voordat Vredeling deze uitspraak deed, belde het Tweede Kamerlid Klaas de Vries met staatssecretaris Bram Stemerdink. Ruimte voor onderhandelingen zag De Vries niet: een botsing tussen Vredeling en de fractie van de Partij van de Arbeid was onvermijdelijk.[95] Stemerdink, die naar eigen zeggen het gevoel had samen met Vredeling "op de verkeerde weg" te zijn beland drong vervolgens aan op een bijeenkomst waarin de meest betrokken bewindspersonen en leden van de Tweede Kamer van de Partij van de Arbeid een poging zouden doen om de meningsverschillen te overbruggen. Dat werd een faliekante mislukking. Op 26 maart 1975 kwamen minister-president Joop den Uyl, de ministers Max van der Stoel, Henk Vredeling, Wim Duisenberg en Jan Pronk alsmede staatssecretaris Bram Stemerdink plus vier leden van de fractie van de Partij van de Arbeid in de Tweede Kamer bijeen. Van der Stoel en Vredeling leidden volgens Stemerdink de bijeenkomst in "met hele en halve waarheden, niet bewust als zodanig gebracht."[96] Het verhaal van Vredeling richtte zich op de drie criteria die de fractie bij de beoordeling van de kabinetskeuze zou hanteren. Wat die kabinetskeuze betreft was Vredeling duidelijk. De *F-16* had de voorkeur van het kabinet en ook België koos die kant, volgens Vredeling. Een aanjagen van de bewapening "zat er altijd in". Maar voor Vredeling stond het als een paal boven water dat "een eenvoudig toestel zich niet kan handhaven tegen wat [binnen enkele jaren] in de Centrale Sector aanwezig zal zijn." Wat de kosten betreft hoefde de Partij van de Arbeid zich geen zorgen te maken: met de aanschaf van 102 *F-16* toestellen zou Vredeling binnen het daarvoor uitgetrokken budget van 2,3 miljard gulden blijven. Zijn voorstel om maar 84 toestellen aan te schaffen was ingegeven door zijn hoop op een Europese vervanger van de *NF-5* toestellen in de jaren tachtig. Het zwakste punt vond Vredeling de taakspecialisatie, maar ook dat wilde hij graag in perspectief zien. Het was "moeilijk om aan de vooravond van een beslissing iets te forceren dat pas op langere termijn te realiseren is." [97]

Van der Stoel deed Vredelings betoog nog eens dunnetjes over. Zo vond hij de *F-16* in zekere zin de mindere van de *Starfighter*, die immers voor veel meer taken kon worden ingezet. Bram Stemerdink probeerde de minister van Buitenlandse Zaken nog even van dat waanidee af te brengen door erop te wijzen dat de *Starfighter* door de gewijzigde strategische verhoudingen in feite al vrij snel na zijn aankoop een gigantische miskoop was geworden en dat de *F-16* met de *F-15* "in de allerhoogste klasse, boven de *MRCA*, is ingedeeld." Piet Dankert wees erop door Vredeling op een dwaalspoor te zijn gebracht. In de aanloop naar de taakspecialisatiestudie dacht Dankert dat het uitgangspunt voor de vervanging een toestel zou zijn dat zich voornamelijk op grondsteun en "limited air superiority" zou moeten toeleggen. Na de taakspecialisatiestudie bleek dat die laatste taak de doorslaggevende factor was bij de keuze van een opvolger van de *Starfighter*. Den Uyls reactie was dat Vredeling "te laat aan de bel had

getrokken en dat er geen ruimte meer was voor een andere keuze." Fractievoorzitter Ed van Thijn antwoordde daarop als volgt: "Keus is kabinetscrisis, geen ministerscrisis." Vredeling herhaalde zijn eerdere standpunt dat hij zou aftreden als hij voor zijn keuze niet de steun van zijn eigen fractie zou krijgen en met een rechtse meerderheid de *F-16* zou aanschaffen.[98] "Tel uit je winst", wierp Den Uyl Van Thijn voor de voeten.[99]

De volgende dag maande Den Uyl Vredeling in de ministerraad tot voorzichtigheid. De minister van Defensie wilde van de ministerraad de ruimte om op 3 april 1975 aan België, Denemarken en Noorwegen de Nederlandse voorkeur voor de *F-16* kenbaar te maken.[100] Voor Vredeling was de race gelopen: "spreker ziet nog steeds geen aanleiding een andere conclusie voor te stellen." Als eerste brak de minister van Economische Zaken Ruud Lubbers een lans voor het openhouden van meer dan een optie. Het nieuwe voorstel van SAAB- Scania voor de aanschaf van de *Viggen* had weliswaar "niet tot een positief resultaat geleid", maar Lubbers had wel de indruk dat na de "voorlopige" Nederlandse voorkeur voor de *F-16* beweging was gekomen in het Franse aanbod voor compensatie. Voor Lubbers was een "fundamentele kwestie" in de keuzebepaling de samenwerking van de Europese vliegtuigindustrieën. Zelfs als sprake zou zijn van een prijsverschil van ongeveer tien procent zou voor Lubbers "een pleidooi voor de *Mirage* op zijn plaats zijn." Lubbers kreeg bijval van minister-president Joop den Uyl: "nu het geraamde kostenverschil tussen de *Mirage* en de *F-16* tien procent is gaan bedragen, gaat het aspect van de industriepolitiek een groter gewicht krijgen." Vredeling moest daarom op 3 april 1975 "een grotere voorzichtigheid betrachten bij het uitspreken van de Nederlandse voorkeur."[101] In geen geval kon sprake zijn van een door Van der Stoel en Vredeling bepleitte beslissing over de opvolging van de Starfighter vóór het congres van de Partij van de Arbeid van 10 tot en met 12 april 1975.[102] Den Uyl wilde wachten tot na dat congres "so that we would not have to carry any messages to Washington from the congress."[103]

Het was voor Vredeling laveren tussen Scylla en Charybdis. Aan de ene kant moest hij zijn voorkeur voor de *F-16* kunnen hanteren om Vanden Boeynants van nieuwe ouvertures in Franse richting te weerhouden. Aan de andere kant zou een te uitgesproken voorkeur voor de *F-16* olie op het vuur van het komende PvdA-congres gooien. Tussen die twee klippen moest Vredeling varen om dan vervolgens in de Tweede Kamer voldoende steun voor zijn keuze te kunnen verwerven. En voor die steun kon hij niet rekenen op de fractie van zijn eigen partij, maar was hij aangewezen op de oppositie. "Ik verdom het echter om de *F-16* via de confessionelen + VVD en DS'70 binnen te halen. Dan ga ik liever weg", zo liet Vredeling staatssecretaris Stemerdink weten.[104] Voor Vredeling "was er geen weg meer terug". Hij probeerde in deze kwestie "een zoveel mogelijke rechte lijn te trekken." Het vervelende was dat zijn lijn en de lijn van de fractie "elkaar niet ontmoeten, niet snijden, maar op verschillend niveau parallel lopen."

De eerste klip die Vredeling moest omzeilen was Vanden Boeynants. De Belgische minister van Defensie wachtte rustig af hoe de drie andere landen tot hun uiteindelijke keuze zouden komen om dan de Fransen te kunnen laten weten dat het beslist niet aan hem had gelegen en dat hij zich bij de drie andere landen had aangesloten. Min of meer tegen heug en meug. Om Vanden Boeynants' aftocht zonder verdere politieke kleerscheuren te laten verlopen werd het idee van de ontwikkeling van een Europese vervanger van Nederlandse *NF-5* toestellen, Belgische *Mirage 5* vliegtuigen en soortgelijke toestellen van andere luchtmachten nieuw leven ingeblazen. Een Belgische delegatie zou op 2 april 1975 in Bonn bij de Duitsers aftasten of Duitsland in de jaren tachtig bereid zou zijn zo'n Europees gevechtsvliegtuig aan te schaffen. Op 31 maart 1975 stak Van Eekelen de Belgen bij de voorbereidingen van dat bezoek de helpende hand toe en gaf de Belgische ambassadeur in Den Haag kopieën van de briefwisseling tussen Vredeling en Leber. Zo kwamen de Belgen er tot hun ontzetting achter dat de Nederlanders achter de rug van de andere landen om met de Duitsers in zee hadden willen gaan. De Nederlandse ambassadeur in Brussel werd op 1 april 1975 op het ministerie van

Buitenlandse Zaken ontboden. De Belgische directeur-generaal politieke zaken Etiënne Davignon had een "goût amer", maar zag er vanaf om "envoyer les parachutistes".[105]

De Duitsers keken met een mengeling van interesse en vrijblijvendheid naar het Belgische plan om parallel aan de beslissing tot aanschaf van een opvolger van de *Starfighter* een Europese koers in te slaan bij de vervanging van de volgende lichting gevechtsvliegtuigen in de jaren tachtig. Een Duitse reactie op het aanbod om met Nederland, België en Frankrijk om de tafel te gaan zitten om dit idee uit te werken zouden de Duitsers pas rond 20 april geven. Op 23 april 1975 zouden deze vier landen dan het Europese initiatief plechtig kunnen bekronen. Groot-Brittannië had al bij voorbaat laten weten aan dit onderonsje van een aantal Europese landen niet te willen deelnemen. Een referendum over het lidmaatschap van de Europese Economische Gemeenschappen was in aantocht en maakte Londen niet happig. Als Frankrijk dan zou verklaren af te zien van het *Avion de Combat Futur* en alsnog aansluiting te zoeken bij het *MRCA*-project, ontstond een nieuwe situatie die op den duur een forse impuls aan de Europese vliegtuigindustrie zou geven.[106] Maar dat was niet een besluit dat in een vloek en een zucht zou worden genomen.

Het langzaam op gang komen van dit internationale overleg kwam de Belgische voorstanders van de *F-16* goed uit. Het verschafte hen tegenover de Fransen een "alibi voor de afwijzing van de Franse *Mirage F-1*".[107] Het gaf hen tijd om met behulp van de drie andere landen de druk op Vanden Boeynants op te bouwen. In de vrij algemene voorkeur van het Belgische bedrijfsleven voor de aanschaf van de *Mirage* waren belangrijke scheuren ontstaan. Met name de Fabrique Nationale, die in de vier landen als enige in aanmerking kwam voor de coproductie van de motoren voor de *F-16*, vreesde het scenario dat Noorwegen, Denemarken en Nederland voor de *F-16* zouden kiezen en België door geen keuze te maken met lege handen zou komen te staan. De order voor de bouw van meer dan driehonderd vliegtuigmotoren zou op die manier aan Fabrique Nationale voorbijgaan.[108]

Op 3 april 1975 kwamen de vier ministers van Defensie voor het eerst in twee maanden weer bij elkaar om over de vervanging van de *Starfighter* te spreken. Het beraad was twee keer uitgesteld omdat vragen over met name het prijsverschil onbeantwoord waren en na de antwoorden onduidelijkheden bleven bestaan. Deze kwestie speelde met name tussen de Nederlandse en de Belgische ministers van Defensie. Op 27 maart 1975 had Vanden Boeynants in een persconferentie toegegeven dat hij zich inmiddels door zijn Nederlandse collega van de juiste prijzen voor de twee grootste rivalen had laten overtuigen. Dat was als reactie op de publicatie in *Knack* over zijn poging de prijs van de *Mirage F1/M53* in een te gunstig daglicht te plaatsen. Maar in zijn persconferentie herhaalde Vanden Boeynants dat het prijsverschil maar zeven procent bedroeg, waarmee hij de oude controverse met zijn noorderburen weer oprakelde. Het kwam hem op een reprimande van Den Uyl te staan, omdat Vanden Boeynants tegen de afspraken in uit de school had geklapt over de 'ins' en 'outs' van de concurrerende vliegtuigen: "we hadden met z'n vieren (Nederland, België, Denemarken en Noorwegen) afgesproken dat er nog niets verteld zou worden. We betreuren het zeer, dat de Belgische minister dat toch heeft gedaan," aldus Den Uyl.[109]

Aan Vredeling was de taak toebedeeld om deze plooien glad te strijken. De twee ministers van Defensie ontmoetten elkaar voor het ontbijt in het kantoor van de Belgische minister aan een van de grote rondwegen rondom het Brusselse centrum dat de perfect tweetalige Vanden Boeynants in de jaren vijftig als jong wethouder van publieke werken aan een metamorfose had onderworpen. In de aanloop naar de Wereldtentoonstelling in 1958 had de in Anderlecht geboren slagerszoon om het oude centrum van de Belgische hoofdstad heen een ingenieus spinnenweb van brede boulevards en tunnels gebouwd. Samen met een bevriende projectontwikkelaar had hij voor de bouw van het Wereldhandelsgebouw een complete woonwijk bij het station Brussel-Noord tegen de vlakte laten gooien.

'Polleke Pens' of 'Pol Saucisse', zoals zijn bijnamen luidden, had in de Belgische politiek een fabelachtige carrière gemaakt. Hij was 36 jaar lid van de Belgische volksvertegenwoordiging, 42 jaar lid van de Brusselse gemeenteraad, negen keer minister, waarvan vijf keer minister van Landsverdediging. In 1966 werd hij voor het eerst minister-president. In 1978 zou hij kort nog een overgangskabinet leiden. Tijdens zijn eerste minister-presidentschap werkte hij elke dag in de ochtend een uur in het slachtbedrijf van zijn ouders voordat hij zich naar zijn kantoor in de Brusselse Wetstraat liet rijden.[110] Vanden Boeynants hoorde tot de meest kleurrijke figuren uit de Belgische politiek en kruiste op 3 april de degens met een van de meest controversiële ministers uit het Nederlandse kabinet.

Voor het ontbijt met zijn Nederlandse collega had Vanden Boeynants vleeswaren uit zijn eigen slagerij meegenomen.[111] Op dat moment at ook het hele Belgische leger worst uit Vanden Boeynants' beenhouwerij: "maar die is ook goei", aldus de weinig scrupuleuze Belgische politicus.[112]

Tegen Vredeling speelde Vanden Boeynants zijn laatste troef uit om de keuze voor de *F-16* te verijdelen. Wat zouden België en Nederland doen als Frankrijk zou afzien van de *Avion de Combat Futur* en zou toetreden tot het *MRCA*-project? Volgens Stemerdink liet Vredeling zich lijmen door zijn Belgische ambtgenoot en zou hebben gezegd "dat dan ook voor hem de kaarten weer anders zouden komen te liggen."[113] Maar volgens de bij het ontbijt aanwezige Van Eekelen kwam van Vanden Boeynants' opzet helemaal niets terecht: "Ik bel met Van der Stoel die dit afwijst, omdat de Fransen meteen de tegenvraag zullen stellen of wij dan de *Mirage* zullen kopen: en dat kunnen wij niet zeggen."[114]

Na het ontbijt vertrokken de ministers naar het Brusselse Egmont-Paleis om daar hun Noorse en Deense collega's te ontmoeten. Een voor een legden de vier landen uit waar ze bij de keuze voor de opvolger van de *Starfighter* stonden. De Noorse regering had "a clear recommendation made by the military authorities and other governmental agencies concerned" gekregen en had "in consultation with the appropriate parliamentary committees" de keuze laten vallen op de *F-16*.[115] Dit besluit was echter afhankelijk gemaakt van de voorwaarde dat alle vier landen tot een gezamenlijke keuze zouden komen. En Noorwegen had haast met zo'n gezamenlijke keuze. Vóór 1 mei moest wat de Noren betreft de kogel door de kerk.

De Deense minister sloot zich wat de keuze voor de *F-16* betreft aan bij zijn Noorse collega. Dat toestel had de voorkeur op operationele en financiële gronden. Andere aspecten werden nog bestudeerd, maar een kabinetsbesluit zou nog in april vallen en vóór 1 mei aan het Deense parlement worden voorgelegd.

Vredeling sprak ondanks de door minister-president Den Uyl opgelegde voorzichtigheid en terughoudendheid zich onomwonden uit voor de *F-16* "from an operational and financial point of view". "Some monetary, economic and industrial aspects have still to be studied before a total assessment can be made by the Cabinet and discussed by Parliament," zo liet Vredeling weten. Maar "the fact of the need to replace the *Starfighter* has been accepted and the budget is secured," zo veegde de Nederlandse minister elke twijfel over zijn voorkeur voor de *F-16* van tafel.

Vanden Boeynants was voorzichtiger: "from an operational and financial point of view the *F-16* is recognized as having an undisputed advantage. A number of industrial and political aspects does not yet allow the Government to make a final choice."

Aan een paar medewerkers werd het overgelaten om deze met de nodige mitsen en maren omgeven voorkeur voor de *F-16* in een persbericht vast te leggen. Dat bleek geen gemakkelijke

opgave. Luitenant-kolonel Ab Hidma en "een Deense of Noorse officier" hanteerden de pen.[116] Vredelings woordvoerder, Ab Sligting, kwam zelf poolshoogte nemen en spoorde de twee officieren aan "om zich duidelijker over de prijs en het operationele kunnen van de *F-16* uit te spreken in het persbericht van de Brusselse bijeenkomst van de vier ministers op 3 april 1975. Niet zo beschroomd, was Sligtings boodschap." Zo ging "tot onze verrassing België akkoord met een communiqué waarin wordt gezegd dat de *F-16* operationeel en qua programmakosten 'undisputed advantages' heeft, maar dat sommige landen de economische aspecten nog verder onderzoeken."[117] Volgens Hidma moet Vanden Boeynants in slaap zijn gevallen: "dat communiqué en een kort daarna [op 7 en 14 april] in *Aviation Week & Space Technology* verschenen serie artikelen over het eindrapport van de vier landen zorgden voor een omslag ten gunste van de *F-16* in België. De Belgische luchtmacht was geporteerd voor de *F-16*." Het ging daarbij om de integrale weergave van de 'Executive Summary' van het rapport, dat Hidma op verzoek van minister Fostervoll had geschreven.[118]

11.7 Het kannibalisme in de Partij van de Arbeid

De tweede klip waar Vredeling omheen moest zeilen was lastiger te nemen. De keuze voor de *F-16* was in de ogen van de fractie vanaf januari 1975 onafwendbaar.[119] De fractie had een in de ogen van de toenmalige fractievoorzitter zuivere lijn gekozen: de opvolger van de *Starfighter* moest geen alleskunner worden, maar een toestel zijn voor grondsteuntaken. De keuze voor de *Mirage F1/M53* zou ook op bezwaren van de fractie van de Partij van de Arbeid zijn gestuit. Dat Vredeling zijn oren wel naar de luchtmacht, maar niet naar voorstellen uit eigen partijkringen liet hangen maakte het er in de relatie tussen de Partij van de Arbeid en de eigen bewindsman niet beter op. Een idee van Bram Stemerdink om de *Starfighter* nog eens op te lappen en te laten doorvliegen tot 1980 sloeg Vredeling af. Vredelings idee om na de vervanging van de *Starfighter* door de *F-16* alle kaarten te zetten op een Europese opvolger van de *NF-5* toestellen boezemde de Tweede Kamer in het algemeen en de Partij van de Arbeid-fractie in het bijzonder weinig vertrouwen in. Op 1 april reisden de Kamerleden Ploeg, Van Elsen en Dankert naar München om bij Panavia na te gaan of Vredelings voorstel "een geloofwaardig plan" was.[120]

Een paar uur na het einde van de bijeenkomst van de vier ministers van Defensie in Brussel op 3 april 1975 had Piet Dankert zijn oordeel klaar: "Nou, het staat voor mij op dit ogenblik – maar goed, dat is op basis van onvolledige gegevens – vast, dat de fractie van de Partij van de Arbeid zoals de zaken er nu bij liggen tegen een dergelijk voorstel [aanschaf van de *F-16*] zal stemmen."[121] De teleurstelling van Dankert was enigszins te begrijpen: "tot donderdag [3 april] hoopten vooral defensiespecialisten in de socialistische Tweede Kamerfractie nog vurig, dat de groep van vier landen de pogingen om tot een gemeenschappelijke vervanging van de *Starfighter* te komen, zou moeten opgeven. Dat zou een geheel nieuwe situatie scheppen en dus volgens de socialistische Kamerleden een automatische opening bieden om alsnog een ander, simpeler en goedkoper vliegtuig in overweging te nemen. Die hoop lijkt sinds de uitspraak van de vier ministers gisteren in Brussel de bodem te zijn ingeslagen."[122]

De tegenstellingen tussen fractie en minister werden verder op de spits gedreven door meer persoonlijke motieven. Klaas de Vries en Hans Kombrink, twee van Vredelings scherpste opponenten in de fractie van de Partij van de Arbeid, hadden na het vertrek van een aantal buitenland- en defensiespecialisten de opengevallen plaatsen ingenomen. Onder de nieuwe lichting Kamerleden in de fractie van de Partij van de Arbeid heerste een sterke profileringsdrang. De concurrentie in de fractie was groot en dat scherpte het optreden van De Vries en Kombrink aan. Vredeling daarentegen had zijn sporen in de Partij van de Arbeid verdiend en had "zijn carrière al gemaakt."[123] Daardoor kon hij zich tegenover de fractie en de eigen partij een redelijk onafhankelijke opstelling permitteren. Gemakkelijk ging hem dat echter niet af. Na de bijeenkomst met de vier ministers van Defensie in Brussel op 3 april 1975 en de

daarop volgende banvloek van Piet Dankert dook Vredeling in Den Haag de kroeg in. Zijn gemoedstoestand schetste Stemerdink als volgt: "mijn vrees is echter dat Vredeling een politieke begrafenis wil met militaire eer, namelijk met veel politiek gerotzooi ten ondergaan."[124] In de ministerraad van 4 april 1975 liet Vredeling verstek gaan. Hij bleef de hele ochtend onbereikbaar, zowel voor staatssecretaris Bram Stemerdink als voor zijn eigen woordvoerder en boezemvriend Ab Sligting.

Een week later was het weer raak. Het in Brussel op 3 april 1975 uitgegeven perscommuniqué had in Den Haag zijn uitwerking niet gemist. "Minister Vredeling heeft in feite gekozen voor de Amerikaanse jachtbommenwerper als opvolger van de verouderde *Starfighter*. Nu het kabinet nog". Dat was de teneur van de verslaglegging over de bijeenkomst van de vier ministers.[125] Op maandagavond 7 april 1975 sprak de internationaal secretaris en lid van de Tweede Kamer Relus ter Beek het onaanvaardbaar uit over een keuze voor de *F-16*. Twee dagen eerder had het jonge Drentse Kamerlid al in het radioprogramma *In de Rooie Haan* zich opvallend fel gekant tegen de keuze voor de *F-16*. Hij wist zich op dat punt gesteund door het partijbestuur en door zijn eigen fractievoorzitter, die in het nog net niet verschenen nummer van het partijblad *Roos in de Vuist* vaststelde dat de aanschaf van één van de 'zware drie' kandidaten voor de *Starfighter*-opvolging "een actieve Nederlandse bijdrage zou betekenen aan het verder opschroeven van de bewapeningsspiraal in Europa."[126]

Aan de andere kant wilde Vredeling niet buigen. Hij was ook niet gediend van dit soort aan zijn adres gerichte stekeligheden. Bij alles wat door de leden van het partijbestuur en de Tweede Kamerleden werd gezegd had Vredeling een verhaal. De oplossing was dan ook naar zijn mening dat de fractie zich kon laten overtuigen.[127] De *F-16* was verreweg het beste toestel. Voor de aanschaf was 2,3 miljard gulden uitgetrokken en dat was voldoende voor de *F-16*. En ook kon Vredeling zich verweren tegen het feit dat een zo geavanceerd toestel als de *F-16* de bewapeningswedloop aanjoeg: "alle vliegtuigen schieten immers." De minister van Defensie vroeg zich dan ook af "waarom de messen werden getrokken". Den Uyl begreep het conflict niet: "waarom wordt deze zaak zo opgespeeld? Op grond waarvan wordt het bestaan van het kabinet op het spel gezet?"

Op donderdag 10 april 1975 zette Vredeling de vervangingskwestie op scherp. In het televisieactualiteitenprogramma *Achter het nieuws* legde Philip Freriks hem de vraag voor "of hij zou aftreden als hij niet meer dan de helft van de PvdA-fractie achter zich zou weten te scharen". Vredeling antwoordde daarop als volgt: "Ja, kijk het is zo. Ik ben minister van Defensie geworden op voorstel van de toenmalige fractievoorzitter van de Partij van de Arbeid, Joop den Uyl, door de formateur gevraagd, zijnde Jaap Burger. Dat is een volstrekt gewone, normale parlementaire gang van zaken. En als lid van de Partij van de Arbeid moet ik zeggen dat ik dan die job voor Defensie – enfin, die ik dan doe – dat als ik constateer dat de fractie mij daarin niet vertrouwt, dat ze zegt van: we hebben geen vertrouwen in zijn beleid en wij keuren zijn beleid af, dan trek ik daaruit de consequentie. Ik vind: er moet een minimum aan zuiverheid zijn in de politiek. Ik ben van de Partij van de Arbeid. Als zodanig ben ik minister geworden. Als mijn eigen club zegt: wij vinden zijn beleid niet goed, dan trek ik daaruit de consequenties, ja."[128]

Als door een adder gebeten reageerde Ed van Thijn op deze aankondiging: "De fractie staat niet open voor dit soort druk!"[129] Met moeite weerhield Van Thijn het congres ervan een motie van wantrouwen tegen de eigen minister van Defensie in te dienen.[130]

Vredeling ontlaadde zich op dat moment in het Haagse *Perscentrum Nieuwspoort*. Na het interview met Philip Freriks had hij wat gedronken met zijn woordvoerder Ab Sligting en was naar zijn flat in Den Haag gegaan. Daar had hij zich bedacht en was opnieuw naar *Nieuwspoort* vertrokken.[131] Vanaf die plek ontbrak na middernacht elk spoor van de minister. Weer liet

Vredeling verstek gaan bij de ministerraad die ochtend. Pogingen om hem op te sporen liepen allemaal dood. Om drie uur 's middags was Vredeling nog steeds onvindbaar. Kort voor zes uur dook Vredeling op. Met minister van Justitie Dries van Agt was al contact gelegd om de Rijksrecherche bij de zoektocht naar de minister van Defensie in te schakelen.

Den Uyl had intussen al sussende woorden gesproken. Volgens de minister-president was "ten onrechte" opschudding ontstaan over de uitspraken van Vredeling: "Vredeling had niet gezegd te zullen aftreden als de Partij van de Arbeid-fractie zich in de Kamer tegen de *F-16* uitspreekt, maar alleen in het geval het vertrouwen in zijn beleid wordt opgezegd."[132]

Met veel moeite kon Vredeling ervan worden overtuigd op het congres zijn gezicht te laten zien en daar in een persconferentie op vrijdag 11 april 1975 gas terug te nemen.[133] Bij binnenkomst kreeg Vredeling een stevig applaus. Op de persconferentie verklaarde hij, duidelijk geërgerd, dat hij helemaal niet met zijn portefeuille had gerammeld. Van wijken wilde hij niet weten: "Ik hoop de partij en de fractie met argumenten te overtuigen, dat de *F-16* de beste keuze is en de goedkoopste van de drie beoordeelde toestellen."[134] Vlak voor de persconferentie had het congres een motie aangenomen waarin verklaard werd dat de *F-16* te duur zou zijn en dat naar een goedkoper vliegtuig met beperkter taken zou moeten worden gekeken.[135] Vredeling reageerde daarop als volgt: "Als je aan dat soort redeneringen gaat toegeven, kom je op den duur uit bij een sportvliegtuig."[136]

11.8 Alle eieren in hetzelfde mandje

Al voorafgaande aan het congres van de Partij van de Arbeid had Vredeling opdracht gegeven een voorstel op te stellen voor de ministerraad. Aanvankelijk zou de ministerraad op 18 april over de vervanging vergaderen, maar uiteindelijk werd dat 25 april. Op 16 april stuurde Vredeling een brief naar zijn collega-ministers en bood de ministerraad een 59 bladzijden tellende nota 'De keuze voor een opvolger van de *F-104G* voor de Koninklijke luchtmacht' aan. De kaarten waren nu geschud. Vredeling koerste af op een besluit om 84 *F-16* toestellen aan te schaffen met een optie op nog eens achttien F-16 toestellen. Met dat voorstel maakte Vredeling een einde aan een discussie over drie netelige problemen die aan een keuze voor de *F-16* verbonden waren.

Het eerste probleem betrof het risico van schommelingen van de dollarkoers. Bij de berekeningen van de prijs van de *F-16* was uitgegaan van een koers van 2,51 gulden. Begin 1975 was de dollar nog maar 2,35 gulden waard. In de tweede helft van april 1975 was de koers van de Amerikaanse dollar weer opgelopen naar 2,46 gulden. Als de dollar weer op zijn oude waarde van 3,60 gulden zou terugkeren, zou het door de luchtmacht berekende prijsverschil met de *Mirage F-1/M53* volledig zijn verdwenen, zo had luitenant-kolonel Ab Hidma uitgerekend. Het was dus zaak om bij een aanschaf van de *F-16* dat risico in te perken. De president van *De Nederlandsche Bank*, oud-minister-president Jelle Zijlstra, had daar wel oren naar en ook minister van Financiën Wim Duisenberg wilde wel meewerken aan een voor de hand liggende, maar budgettair nogal omstreden manier om het risico van schommelingen van de dollarkoers af te dekken. De bedoeling was om meteen bij de beslissing tot aanschaf het volledig in Amerikaanse dollars verschuldigde bedrag van de aankoop aan de Amerikanen te betalen. Het ging daarbij om vierhonderd miljoen dollar, 1,4 miljard gulden.[137] Het ministerie van Financiën voorzag echter bij zo'n transactie "een begrotings-technisch en misschien ook een politiek probleem omdat men zich moet afvragen of het Parlement erg enthousiast zal reageren op een dergelijke vooruitbetaling." Duisenberg dacht deze bittere pil te kunnen vergulden door de Amerikanen "naast de gebruikelijke rente" ook naar "bepaalde vormen van tegenprestaties, hetzij in de sfeer van het vliegtuigcontract hetzij daarbuiten", te vragen.[138]

De Nederlandse ambassadeur in Washington werd opgedragen deze kwestie met de Amerikaanse autoriteiten te bespreken. Die ontvingen de Nederlandse ambassadeur met open armen: "gesprekspartners bleken voorbereid op een bespreking van de onderhavige problematiek".[139] De 'deputy assistant secretary for economic affairs' van het Amerikaanse ministerie van Defensie en de nationale veiligheidsadviseur van het ministerie van Financiën bleken goed op de hoogte van het Nederlandse plannetje. Frank Campbell, de vertegenwoordiger van General Dynamics in Den Haag, had lucht gekregen van het aanbod van Financiën. Nog voordat de Nederlandse ambassadeur in Washington op de hoogte was van de opdracht die hij de komende dagen moest gaan uitvoeren had Campbell de Amerikaanse ambassade in Den Haag en het hoofdkwartier van General Dynamics ingelicht.[140] Wetende dat een "final announcement on *F-16* selection in Holland is to be made on Friday, 25 April" hielden het Pentagon en het ministerie van Financiën hun poot stijf: "in hoeverre de industrie bereid zou zijn de waarde van een vooruitbetaling hoger te schatten dan de marktwaarde (bedrag + rente) en die eventuele meerwaarde om te zetten in extra compensatie leek gesprekspartners een open vraag die alleen de industrie zelf zou kunnen beantwoorden."[141]

Het antwoord van de industrie, in dit geval General Dynamics, lag voor de hand. Met de kabinetsbeslissing ten gunste van de aanschaf van de *F-16* zo dicht binnen handbereik waren nog maar twee onzekerheden aan de definitieve aanschaf door Nederland onopgelost. De eerste onzekerheid betrof de mogelijkheid van een laatste Frans voorstel op de valreep. Op 18 april 1975 bracht de Franse ambassadeur in Den Haag, Jacques Senard, een mondelinge boodschap uit Parijs over aan het ministerie van Buitenlandse Zaken. Naast de directeur-generaal politieke zaken, Charles Rutten, waren daarbij ook Wim van Eekelen en luitenant-generaal Herman Stokla aanwezig.[142] Senard begon met erop te wijzen dat naar Franse overtuiging de prijs van de *Mirage F-1* lager was "dan die van de *F-16*, aangezien het Franse project geen risico's behelst met betrekking tot technische aspecten, levertijden, inflatie en valuta variaties." Omdat Frankrijk niet wenste dat een gering prijsverschil de keuze voor Europees toestel in de weg zou staan, sprak Senard het volgende uit: "Het volgende is geen nieuw voorstel. Als echter België en Nederland bereid zijn de *Mirage F-1* te kiezen, dan zal Frankrijk van haar kant bereid zijn te bestuderen hoe het obstakel van het prijsverschil kan worden verminderd of opgeheven, zodat dan een finaal accoord kan worden bereikt." ["Cependant si la Belgique et les Pays Bas manifestaient la volonté de choisir la solution européenne du *Mirage F-1*, la partie française fera en sorte d'éliminer cet obstacle de la difference de prix de base exprimé ci-dessus afin d'aboutir à un accord final."] Het Franse aanbod werd niet aan de Noren en de Denen gedaan, maar wel aan de Belgen. Dat vergrootte de verdeeldheid binnen het Belgische kabinet. De Belgische minister-president Leo Tindemans belde zijn Nederlandse ambtgenoot met het dringende verzoek een Nederlandse beslissing uit te stellen tot na terugkeer van Tindemans van zijn reis naar China en begin mei de meest betrokken ministers van beide landen over de aanschaf van gedachten te laten wisselen.[143] Het telefoontje uit Brussel bereikte Den Uyl tijdens de die dag gehouden ministerraad. Na kort beraad in het kabinet stemde Den Uyl in met het uitstel van het Nederlandse besluit.

Dat betekende niet dat in Den Haag aan de nieuwe Franse boodschap een zwaar gewicht werd toegekend. General Dynamics werd op de hoogte gebracht van de Franse démarche, maar "at this time the report [het op 16 april door Vredeling verzonden voorstel voor aanschaf van een opvolger van de *Starfighter*] continues to be completely favorable to the *F-16* and we anticipate no problems."[144]

De tweede onzekerheid betrof het sluitstuk van de besluitvorming in Nederland. Nadat de ministerraad akkoord zou zijn gegaan met de aanschaf van de *F-16*, was de Tweede Kamer aan de beurt. Campbell was aan het rekenen geslagen en had een overzicht gemaakt van de stemverhoudingen in de Tweede Kamer. Het ging daarbij om "worst case votes".[145] In elk geval kon Vredeling op 85 van de 150 stemmen in de Tweede Kamer rekenen. Een complicerende

factor was het opzeggen van het vertrouwen in minister Henk Vredeling in een op grond van deze getalsverhoudingen vermoedelijk dan verworpen motie, die door zijn eigen partij zou worden ingediend. Maar dat scenario was op dat moment ook niet meer relevant. Op 17 april 1975 overlegde Den Uyl met Ed van Thijn over de mogelijke politieke gevolgen van zo'n motie. Het was "een moeilijk gesprek", maar de uitkomst brak de spanning tussen Vredeling en de fractie.[146] De fractie zou "op zakelijke gronden" vasthouden aan afwijzing van de *F-16*, maar zou niet het vertrouwen in het hele beleid van Vredeling opzeggen. Voor de fractie zat er – gelet op de stemverhoudingen in de Tweede Kamer – niets anders op dan "in zekere zin bakzeil te halen". Als doekje voor het bloeden zou Vredeling definitief besluiten om de aanschaf van de opvolger van de *Starfighter* in eerste aanleg te beperken tot 84 toestellen, die dus de plaats zouden innemen van de oorspronkelijk aangeschafte 138 *Starfighters*.

Al vanaf eind maart had Vredeling de luchtmacht gevraagd om nog meer water in de wijn te doen. In de aan de ministerraad verstuurde nota kon de minister van Defensie melden dat dankzij de uitkomsten van de taakspecialisatiestudie op twee gebieden forse financiële meevallers waren gevonden. Zo kon bij aanschaf van de *F-16* "vanwege het afstoten van dat deel van de luchtverdedigingstaak dat gewoonlijk onderscheppingstaak wordt genoemd" worden afgezien van lucht-lucht geleide wapens, die onder alle weersomstandigheden inzetbaar zouden zijn. De aanschaf van deze *Sparrow*-wapens vertegenwoordigde een totale waarde van 150 miljoen gulden, terwijl jaarlijks enkele miljoenen guldens konden worden bespaard.[147] Intern liet de luchtmacht weten dat deze *Sparrow*-raketten in de Vietnam-oorlog geen grootse indruk hadden achtergelaten en vanwege "de maximum-snelheid van Mach 1,95" slechts geschikt waren voor "doelen die geen hogere interceptor-snelheid vergen dan circa Mach 1,7."[148] Door het afstoten van de diepe penetratietaak konden lagere eisen worden gesteld "aan de elektronische boordapparatuur van het aan te schaffen vliegtuig." Dat gold met name voor de navigatie-nauwkeurigheid, voor de waarschuwings- en storingsapparatuur en voor de zogeheten 'terrain-following radar', waarmee zeer laag kan worden gevlogen onder omstandigheden van slecht of zelfs geen zicht." Ook hiermee was een besparing gemoeid die minstens even groot was als de meevaller van de lucht-luchtwapens.

Hoewel alle drie de in aanmerking komende toestellen geschikt waren voor het meevoeren van een klein nucleair wapen, stelde Vredeling een beslissing over het aanbrengen van de daarvoor benodigde technische voorzieningen uit tot "op een later tijdstip". Het lag overigens "niet in mijn voornemen een positieve beslissing te bevorderen", aldus Vredeling.[149]

Met het terugbrengen van het aantal in eerste aanleg te bestellen toestellen en met deze drie toezeggingen hoopte Vredeling de weg vrij te maken voor de *F-16*. Dat toestel was immers "voor het uitvoeren van de hoofdtaak – het met conventionele wapens aanvallen van gronddoelen op en nabij het gevechtsterrein -" beter geschikt dan de *Mirage F-1/M53* en de *Viggen*. De *F-16* kon bij gelijke actieradius een grotere bommenlast meevoeren, met een ongeveer even lange aanloop als de *Viggen*, maar met een veel kortere dan de *Mirage* starten. Dat was van belang omdat in oorlogstijd rekening moest worden gehouden met beschadigde startbanen. En de *F-16* kon aanmerkelijk kortere bochten vliegen met gelijke bommenlast dan de *Mirage F-1/M53* en de *Viggen*. Dat was van belang voor het bereiken van de aanvalsdoelen en het tegelijkertijd vergroten van de overlevingskansen voor vlieger en vliegtuig.

Naast de militaire geschiktheid was de prijs de dominante overweging die in het voorstel van Vredeling ten grondslag aan de keuze voor de *F-16* lag. Op de derde plaats kwamen coproductie en compensatie, die in beginsel binnen het vervangingsproject moesten worden gevonden. Slechts bij hoge uitzondering zou naar "indirecte compensatie", in sectoren die geen of maar zijdelings een verband hadden met de aanschaf van de opvolger van de *Starfighter*, moeten worden gekeken. In dat opzicht was de *Mirage F-1/M53* in het nadeel, omdat bij de directe compensatie om de Fransen vaak en heftig zwaaiden met mogelijkheden voor het Nederlandse

bedrijfsleven om orders in Frankrijk binnen te halen. Zowel wat directe als indirecte compensatie betreft zou "een voorkeur kunnen worden uitgesproken voor de *Mirage F1/M53*," aldus Vredeling. Deze voorkeur werd echter onmiddellijk gerelativeerd door erop te wijzen dat bij "een mogelijk aantrekken van de dollarkoers het Europese bedrijfsleven zonder twijfel ten opzichte van de Amerikaanse in een betere concurrentiepositie" zou worden gebracht om meer tegenorders binnen te halen. Dat een hogere koers van de dollar de prijs van de *F-16* zou opdrijven liet Vredeling bij zijn kanttekening achterwege.[150] Andere bezwaren van de luchtmacht tegen de door Economische Zaken zo rooskleurig voorgestelde zaken vanuit het oogpunt van de Nederlandse industrie haalden het niet. Herman Stokla maakte met name bezwaar tegen de vooronderstellingen die minister Ruud Lubbers en zijn ambtenaren hadden gebruikt bij hun inschatting van de kansen van het Nederlandse bedrijfsleven bij de mogelijke aanschaf van de *Mirage F-1/M53*. Daarbij was Economische Zaken uitgegaan van de wereldwijde verkoop van 1100 Mirage-toestellen. Met zo'n aantal zou de in Nederland te verwezenlijken werkgelegenheid een kwart groter zijn dan bij de aanschaf van de *F-16*, waarvan werd aangenomen dat het Nederlandse bedrijfsleven zou kunnen profiteren van de wereldwijde aanschaf van zo'n tweeduizend toestellen. Hidma wees er in een aantekening op 17 april 1975 op dat de Amerikanen 85 procent van de wereldmarkt van gevechtsvliegtuigen in handen hadden. In aantallen, want in geld uitgedrukt lag het Amerikaanse marktaandeel zelfs boven de negentig procent. De door Vredeling in zijn nota aangestipte marktverdeling tussen de *Mirage* en de *F-16* stond daar in de ogen van de luchtmacht haaks op.[151]

De laatste overweging die aan de keuze voor de *F-16* ten grondslag lag was de invloed daarvan op het beleid ten aanzien van de Europese luchtvaartindustrie. Aanschaf van de *Mirage F-1/M53*, een toestel waarover de Franse luchtmacht lang had geaarzeld om er uiteindelijk niet meer dan een paar dozijn van aan te schaffen, was "op zich onvoldoende om een verdere integratie tot stand te brengen." Zo'n aanschaf zou immers alleen Frankrijk, België en Nederland betreffen: "men mag de aanschaffing van een militair vliegtuig – zelfs van Frans fabrikaat – niet vereenzelvigen met een Europees politiek streven naar integratie van de vliegtuigindustrie." Maar als daartoe zou worden besloten, dan zouden "de concrete grondslagen worden gelegd voor een gezonde Europese industriële structuur in de vliegtuigbranche." "Het momentum van de thans in de vier landen voorliggende beslissing kan hierbij van grote psychologische betekenis zijn", zo betaalde Vredeling lippendienst aan de versterking van de Europese luchtvaartindustrie in zijn voorstel om de *F-16* aan te schaffen.

Vredelings pleidooi werd niet gedeeld door Fokker. Gerrit Klapwijk, de president-directeur van Fokker, vond de deur naar Vredeling gesloten en verplaatste zijn lobby voor een voor Fokker gunstige toekomst naar minister Ruud Lubbers van Economische Zaken en naar Joop den Uyl. Met name bij de naaste medewerkers van de minister-president vond hij een willig oor. Op 26 maart 1975 belde Klapwijk met het kabinet van de minister-president om zijn ongerustheid over de door Vredeling gevolgde koers uit te spreken: "Hij realiseerde zich dat de klok op vijf voor twaalf staat voor wat de beslissing over de opvolger van de *Starfighter* betreft."[152]

Een keuze voor een Amerikaans toestel zou volgens Klapwijk tot "een historische catastrofe leiden voor de vliegtuigindustrieën in Europa, laat staan voor de samenwerking van de Europese vliegtuigindustrie." Zo'n besluit "houdt een binding voor de Nederlandse vliegtuigindustrie in voor de komende twintig jaar. Als coproducent van een Amerikaans toestel betekent dat dan blokkade van Europese fusies. Daarnaast betekende het een volstrekte blokkade voor Fokker van de Franse markt, zonder dat de Amerikaanse markt voor Fokker geopend wordt." In het gesprek met het kabinet van de minister-president beklaagde Klapwijk zich over de dominante invloed van de luchtmacht. Afspraken van de Amerikanen met hun Europese partners die de *F-16* zouden aankopen waren bij hem bekend, maar werden – zo verklaarde Klapwijk – niet ter kennis gebracht van Vredeling en Lubbers. Op het ministerie van Economische Zaken rekende Klapwijk ook niet, omdat daar als commissaris voor militaire productie de oud-

luchtmachtofficier Melis was aangeschoven: "vandaar dat volgens Klapwijk ook op Economische Zaken de luchtmachtvisie sterker overheerst dan de industrie-politieke." Klapwijk had weliswaar "alle bewondering voor minister Vredeling, maar hij zegt: die zit daar in zijn volstrekte eentje te midden van de luchtmacht-generaals die zoals Stokla gebiologeerd zijn door wat uit Amerika komt zonder enig oog voor de vliegtuigindustriële positie van Nederland en van Europa."

Het voorstel van Vredeling van 16 april 1975 aan de ministerraad riep bij de medewerkers van het kabinet van de minister-president twijfels op. Zo werd Den Uyl nadrukkelijk gewezen op het risico van koersschommelingen van de dollar. Anders dan de luchtmacht en Buitenlandse Zaken raamde Algemene Zaken het risico op 200 tot 300 miljoen gulden. Daarbij werd geen rekening gehouden met de exploitatiekosten die voor een groot deel uit de leveringen van reservedelen zouden bestaan. De door Duisenberg en Vredeling bepleitte waarborgen in de vorm van een vooruitbetaling hadden alleen betrekking op de aanschafprijs en niet op de reservedelen: "dit is een niet onbelangrijk punt. Wanneer de producenten wat dit betreft de handen volkomen vrij hebben zal de verleiding groot zijn in de dan ontstane monopolieachtige positie het niet te nauw te nemen met prijsverhogingen voor reservedelen in de lange periode dat het vliegtuig operationeel is."[153] Een ander punt van twijfel was het wegwuiven door Vredeling van het belang van indirecte compensatie: "het beeld zou beduidend anders kunnen worden wanneer de indirecte compensatie waarover bij de *Viggen* en de *Mirage* vaag wordt gesproken, wezenlijk inhoud zou krijgen."

Ook de minister van Economische Zaken Ruud Lubbers sprak zich niet zonder meer uit voor de *F-16*: "Het valt op dat in de prijsvergelijking niet duidelijk tot uitdrukking komt dat vooral bij de aankoop uit Amerika in alle stadia van voorbereiding van bestelling, controle bij uitvoer, technisch overleg etc aanzienlijke kosten met zich meegebracht kunnen worden."[154] En Lubbers wees er dan ook op dat "op basis van het voorliggende materiaal zie ik geen enkel bewijs, hoogstens enkel een vermoeden dat het Amerikaanse toestel het goedkoopst zou zijn. Bovendien acht ik de risico's vooral bij het Amerikaanse toestel groter omdat dit technisch nog ontwikkeld moet worden en omdat de daaraan verbonden kosten via goedkeuring door de Nederlandse luchtmacht waarschijnlijk in een later stadium in de prijs geïntegreerd zullen worden." De eindconclusie van de minister van Economische Zaken was: "aan het Franse toestel zou duidelijk de voorkeur gegeven moeten worden." En tegelijkertijd: er kan maar één doorslaggevende reden zijn toch het Amerikaanse toestel te kiezen en dat zijn militaire kwaliteiten. Dit aspect onttrekt zich aan mijn beoordeling. Hetzelfde geldt uiteraard voor de buitenlandse politiek."[155]

Voor de secretaris-generaal van het ministerie van Algemene Zaken waren de twijfels van Lubbers en de in het kabinet van de minister-president opgekomen lastige vragen voldoende om Den Uyl te waarschuwen. Volgens Dirk Ringnalda was "deze zaak onvoldoende uitgediept".[156] Ringnalda's scepsis werd gevoed door een voor Algemene Zaken verrassend nieuw aanbod van SAAB-Scania. Naar aanleiding daarvan nam Algemene Zaken met Klapwijk contact op. De president-directeur van Fokker bevestigde in dat telefoongesprek dat de *Viggen* nooit een eerlijke kans had gekregen vanuit industrie-politiek oogpunt: "Klapwijk heeft toen aan Vredeling gevraagd: vindt u het zinvol als ik een onderzoek instel naar samenwerkingsovereenkomsten tussen ons bedrijf en SAAB/*Viggen* in verband met een mogelijk in Europees verband te bouwen fighter. Vredelijk heeft letterlijk gezegd: 'Klapwijk, dat is verspilde moeite. Een Zweeds vliegtuig komt er in ieder geval niet.' Dat was duidelijke taal. Om die reden heeft Fokker deze kwestie op een laag pitje gezet."[157] Maar dat was niet het einde van het verhaal: "Als de regering vandaag zegt: onderzoek nader de mogelijkheden met Zweden, is men daar morgenvroeg aan bezig." Maar ook Klapwijk besefte dat de race was gelopen en de *F-16* aan de finish stond: "als minister Vredeling (voor het buitenland de

regering) al definitief voor het Amerikaanse toestel gekozen heeft, dan is het nog ongelooflijk onverstandig om je onderhandelingspositie zo op te geven als nu is gebeurd."[158]

De echo van Klapwijks mededeling over Vredelings afwijzing van de Viggen was nauwelijks verstomd of de Zweedse ambassadeur in Den Haag kwam zich beklagen "over het ontbreken van enige interesse voor de Zweedse aanbiedingen met al hun consequenties voor de werkgelegenheid en de Europese vliegtuigindustrie."[159] De ministerraad had op 21 maart 1975 besloten dat Vredeling de Zweedse ambassadeur zou ontvangen voor een toelichting op het aanbod van SAAB-Scania: "Vredeling heeft dit besluit aan zijn laars gelapt." De secretaris-generaal van het ministerie van Algemene Zaken zag "vele nieuwe gegevens" opduiken en raadde Den Uyl aan dat "van een spoedige beslissing geen sprake meer kan zijn."

De minister-president hield op 25 april de boot af. Vredeling wilde graag met het oog op het tussen de twee minister-presidenten afgesproken overleg met de betrokken ministers op 3 mei 1975 een ruim mandaat om een voorkeur uit te spreken voor de *F-16*. Die voorkeur was er al op grond van de militair-operationele en financiële voordelen van de *F-16*. Op 25 april wilde Vredeling ook andere aspecten bij die voorkeur betrekken: in het bijzonder "de industriepolitiek, de werkgelegenheidspolitiek en voorts de aspecten van het buitenlands beleid en van de binnenlandse politieke verhoudingen. Vredeling verwachtte dat het kabinet na bespreking van die aspecten het kabinet "een globale voorkeur voor de *F-16* zal hebben."[160] Van de ministers plaatste Ruud Lubbers de meeste kritische noten bij het voorstel van Vredeling. Op industriepolitieke gronden bestond bij Lubbers een voorkeur voor de *Viggen*, hoewel de Zweden nimmer hun compensatieaanbod hadden geconcretiseerd. Ook de *Mirage F-1* had om redenen van werkgelegenheid bij Lubbers een streepje voor. Bij aanschaf van de *F-16* moest wat een gemeenschappelijk Europees industriebeleid betreft met "een enorme terugslag" rekening worden gehouden. Maar uiteindelijk verzette Lubbers zich niet tegen het "aanschaffingsvoorstel van de minister van Defensie." Waar Lubbers voor een spoedige beslissing pleitte, stelde de minister van Financiën Wim Duisenberg uitstel voor. Hij vond de voor de aanschaf van de *F-16* gehanteerde 'plafondprijs' onduidelijk en rekende erop dat bij vooruitbetaling de Amerikanen concessies zouden doen, bij voorbeeld "stevige garanties ten aanzien van het inflatierisico en voorts in civiele compensaties." Minister-president Joop den Uyl was evenmin "aan een eindoordeel toe." Hij had zich verkeken op de draagwijdte van de taakspecialisatiestudie van de *NAVO*. Daardoor was een afweging waarbij ook goedkopere toestellen konden worden betrokken niet mogelijk. Achteraf vond Den Uyl dat de taakspecialisatie in een van de onderraden van de ministerraad had moeten zijn voorbesproken. Verder vond hij vanwege de gehanteerde lage dollarkoers "de berekeningen kwestieus". General Dynamics had naar Den Uyls mening geen goede naam bij het binnen de perken houden van de kosten van haar toestellen. Hij verwees daarbij "op het leerzame voorbeeld inzake de Australische aankoop van de *F-111*, die nog niet was ontwikkeld en waarvan de uiteindelijke prijs 320 procent van de oorspronkelijke bedroeg." Wat hem betreft moest in de verdere onderhandelingen "alles op alles worden gezet om meer directe en indirecte compensatie in de civiele sector te verkrijgen."

Van het kabinet kreeg Vredeling geen toestemming op 3 mei 1975 aan de Belgische ministers de Nederlandse voorkeur voor de *F-16* kenbaar te maken. Den Uyl formuleerde dat als volgt: "er moet een volwaardige kans worden gegeven aan een gemeenschappelijke besluitvorming van België en Nederland." Vredeling bood tot het laatst verzet tegen het openlaten van de keuze. Zes weken nadat hij minister Schlesinger erop had gewezen dat hij niet alle eieren in een mandje wilde leggen stond hij pal voor de keuze voor de *F-16*. Hij had "de hoop nog niet geheel opgegeven" voor de ontwikkeling van een Europees gevechtsvliegtuig dat in de jaren tachtig de opvolger zou worden van de dan te vervangen toestellen. Drie dagen na de ministerraad bezocht de Duitse minister van Defensie, Georg Leber, zijn Nederlandse collega. De eerste dag was ingeruimd voor besprekingen. Op de tweede dag zou Leber met een helikopter over de

Deltawerken naar Vlissingen vliegen, waar een ander staaltje van Nederlands kunnen aan de Duitse minister zou worden getoond. Vredeling hoopte Leber te kunnen interesseren voor de nieuwste Nederlandse fregatten. Op maandag 28 april 1975 ving Vredeling bot bij Leber over de ontwikkeling van een nieuw Europees gevechtstoestel. Het bezoek aan Zeeland leverde ook niets op. De Duitse minister bezorgde Vredeling "een koude douche".[161] "Om uit het zware en kostbare *MRCA*-vliegtuig een uitgeklede lichtgewichtversie te ontwikkelen" was voor Leber niet interessant. Daarmee torpedeerde hij het plan van Vredeling. Op 6 mei zou het kabinet de knoop doorhakken. Alle eieren lagen – anders dan bedoeld - in een mandje.

11.9 Tussenstand

In de besluitvorming gedurende de eerste maanden van 1975 kwam minister Vredeling tussen de luchtmacht en zijn politieke achterban terecht. Als hij teveel de lijn van de luchtmacht zou kiezen zou hij op verzet in de eigen politieke gelederen kunnen rekenen. Zou hij net als staatssecretaris Stemerdink de lijn van de fractie van de Partij van de Arbeid in de Tweede Kamer kiezen dan zou met de voorkeur voor een eenvoudiger toestel in aanvaring komen met zijn eigen luchtmachtgeneraals.

De positie van de luchtmacht was heel sterk. Van het aanbod van de Amerikaanse ambassade of de Verenigde Staten de druk op Vredeling op te voeren wilde de luchtmacht liever geen gebruik maken: "Don't get in the way. We have everything under control." Voor Vredeling was het een lastig besluit: "een van de moeilijkste waarvoor een Minister van Defensie ooit kan komen te staan." Voor Vredeling wogen niet alleen de operationele eisen (het belang van de luchtmacht) en de omvangrijke financiële gevolgen van de aanschaf (het belang van de fractie) maar ook de Europese samenwerkingsaspecten (zijn eigen ideaal) mee. Op initiatief van staatssecretaris Stemerdink gaf Vredeling ruimte om de levensvatbaarheid van een compromis te testen. De *Starfighter* zou door de Amerikaanse *F-5E Tiger* worden vervangen en van het dan overblijvende budget zou in Europees verband moeten worden geprobeerd een Europese opvolger voor de *NF-5* te ontwikkelen. Via de luchtmacht werd General Dynamics op de hoogte gebracht van dit alternatief. De Texaanse vliegtuigbouwer maakte korte metten: de Amerikaanse werd op de hoogte gebracht en Northrop kreeg opdracht zich niet meer in Den Haag te vertonen. Maar ook intern bestond weinig steun voor het voorstel van Stemerdink. Minister Van der Stoel zette de voet dwars en ambassadeur Spierenburg, Vredeling speciale adviseur, dreigde zelfs met opstappen als het plan niet van tafel zou verdwijnen.

Een keuze tussen de *F-16* en de *Mirage* was in februari 1975 nog steeds met veel onduidelijkheid en onzekerheid omgeven. Zo hanteerden de Amerikanen bij de toebedeling van compensatieopdrachten het beginsel van 'reasonable competitiviness'. Het was echter de vraag hoe dat beginsel zou worden gehanteerd. Bij de *Mirage* speelde zo'n beginsel geen rol: de productie was daar volgens een vaste verdeling over een aantal bedrijven verdeeld. Ook de vergelijking van de prijzen van beide toestellen was moeilijk. Bij het ene toestel waren kosten meegerekend die bij het andere toestel niet voorkwamen en omgekeerd. Verder was onduidelijk wat de Amerikanen met de door hen voorgestelde plafondprijs bedoelden. Een andere belangrijke onzekerheid was de mogelijkheid van aanbrenging van veranderingen in de uitvoering van het toestel. Bij de *F-16* zouden de kosten voor de afnemer zijn, bij de *Mirage* was voorgesteld dat gedurende een bepaalde periode dat soort wijzigingen voor de fabrikant zouden zijn.

De vier ministers van Defensie besloten Parijs en Washington over deze en nog enkele andere onduidelijkheden vragen te stellen. Dat bleek lastig. De Nederlandse luchtmachtofficieren wisten al bij voorbaat de antwoorden op de voor Washington bedoelde vragen. Voor hen waren de onzekerheden op financieel en industrie-politiek gebied van secundair belang. De door Vredeling zo vaak benadrukte Europese samenwerking benauwde de Amerikanen. De

Amerikaanse ambassade waarschuwde dat "there are serious problems". Minister Vredeling kreeg het dringende verzoek in Washington met zijn Amerikaanse collega te spreken over de vervanging.

Bij zijn Amerikaanse collega kon Vredeling op begrip rekenen. Niet alle eieren moesten in een mandje worden gelegd, zo hield Vredeling James Schlesinger voor. Als Nederland nu eerst zou kiezen voor de *F-16*, zouden de luchtvaartindustrieën in België en Nederland over alle mogelijke kennis en technische know-how gaan beschikken om straks een gebundelde Europese luchtvaartindustrie een stevige steun in de rug te bieden. Om Vredeling te helpen de kritische geluiden uit zijn eigen politieke gelederen te pareren kreeg Vredeling de beschikking over informatie over de dreiging van nieuwe gevechtsvliegtuigen van de Sovjet-Unie. Voor enkele leden van de Tweede Kamer van de Partij van de Arbeid werd een briefing georganiseerd door de Amerikaanse ambassade.

Vredeling had eind januari 1975 in het diepste geheim geprobeerd van de Fransen nieuwe concessies los te krijgen. Met de Franse minister van Defensie had hij onder andere over de deelname van Fokker aan het *Airbus*project gesproken. Niet alleen betrof dat een kwestie die niet tot de competentie van de Franse minister van Defensie hoorde, maar kort na het gesprek moest de Franse minister van Defensie het veld ruimen en werd vervangen door Yves Bourges, die Vredeling nimmer een reactie op diens voorstelen heeft gegeven.

Daarmee lag de weg open naar een variant waar Vredeling vierkant achter stond: eerst de aanschaf van de *F-16* als vervanger van de *Starfighter* en later vervanging van de *NF-5* door een nog te ontwikkelen Europees toestel. Maar dit tweede deel van de variant werd bij de andere Europese landen niet erg serieus genomen. Volgens de Belgische minister Vanden Boeynants leek het op die manier erop dat je je ging verloven om na een tijdje toch met een ander te trouwen. Begin april 1975 maakten de vier ministers van Defensie bekend dat de *F-16* in alle opzichten het beste toestel was.

Nu moest de volgende horde worden genomen. Vredeling moest zijn politieke achterban, op 11 en 12 april 1975 in congres bijeen, overtuigen. Daar had de minister van Defensie geen zin in. Als zijn beleid niet goed werd gevonden, dan trok hij daaruit de consequenties: hij trad dan af. Hij had er geen trek in om de aanschaf van de *F-16* door de Tweede Kamer te loodsen met hulp van de VVD en DS'70, maar tegen de wens van zijn eigen partij in. De fractie koos eieren voor haar geld: ze zou de keuze voor de *F-16* afkeuren, maar het vertrouwen in de minister uitspreken. Als doekje voor het bloeden zou Vredeling niet 102 nieuwe toestellen aanschaffen, maar 84 met een optie op het resterende aantal van achttien. Een besluit over de nucleaire taak van het nieuwe toestel zou tot de volledige kabinetsperiode worden uitgesteld. Dan pas zouden de nieuwe toestellen bij de luchtmacht hun intrede doen. Vredeling had geen zin zich druk te maken over "wat mogelijkerwijs een koude omelet zou blijken te zijn." De aanschaf van de *Mirage* was voor de fractie van de Partij van de Arbeid overigens van hetzelfde laken een pak. Ook dat toestel was te avanceerd. Bij gebrek aan een duidelijk alternatief kon de minister verder werken aan zijn keuze voor de *F-16*.

De aanpak van Vredeling kon zo op voldoende ondersteuning rekenen. Dat de industrieel-economische belangen er op die manier nogal bekaaid afkwamen, bleek wel door de opstelling van de minister van Economische Zaken (eerst voor de *Viggen*, toen voor de *Mirage*, maar uiteindelijk nadat de ministerraad zijn voorkeur voor de *F-16* al had bepaald voor dat toestel.

En die koerswending van de minister van Economische Zaken viel in de tijd samen met het bericht dat Duitsland niets zag in het idee van Vredeling om na de aanschaf van het nieuwe Amerikaanse toestel de ontwikkeling van een licht Europees gevechtsvliegtuig nieuw leven in te blazen. De Duitse minister van Defensie bezorgde Vredeling "een koude douche".

12. "Die jongens van de Koninklijke luchtmacht" De keuze voor de F-16 (mei-juni 1975)

12.1 Diplomatieke en politieke schaamlappen

Het was "dansen op eieren", zo omschreef Wim van Eekelen de bijeenkomst van België, Duitsland, Frankrijk en Nederland op 30 april 1975 in Brussel over verdere samenwerking van de vliegtuigindustrieën in hun landen.[1] Voor Nederland lag het belang van deze bijeenkomst in het scheppen van een samenwerkingsverband voor de verdere toekomst, waarin de vervanging van toestellen als de *NF-5* aan de horizon zou liggen. Geen woord wilde de Nederlandse delegatie onder leiding van Van Eekelen kwijt over de vervanging van de *Starfighter*. Dat was afgedaan. Voor de Belgen was de bijeenkomst een diplomatieke schaamlap. Met dit initiatief hield België ook bij een keuze voor de *F-16* de deur open voor samenwerking met Frankrijk. Verder stelde de bijeenkomst niet veel voor. De Duitsers zeiden niet veel, de Britten waren niet komen opdagen. De Fransen wezen er fijntjes op dat niet met een schone lei kon worden begonnen, dat er besluiten op korte termijn op stapel stonden en dat grote militaire projecten maar dun gezaaid waren, aldus Van Eekelen. De bijeenkomst werd afgesloten zonder slotcommuniqué.

Op 25 april 1975 had – geheel volgens de verwachting – de Noorse ministerraad in aanwezigheid van koning Olav IV besloten tot de aanschaf van 72 *F-16* toestellen onder voorwaarde dat ook de andere drie landen uit het samenwerkingsverband tot aanschaf van dit toestel zouden besluiten.[2]

Deze twee gebeurtenissen wierpen hun schaduw vooruit op de bijeenkomst van vijf Nederlandse en zeven Belgische ministers op zaterdag 3 mei 1975 in Brussel. Het werd de zoveelste poging van Vanden Boeynants om twijfel te zaaien over het Amerikaanse aanbod voor de *F-16*. Volgens Vanden Boeynants had Frankrijk het prijsverschil tussen de *Mirage F1* en de *F-16* volledig weggewerkt.[3] Tegelijkertijd bestonden aan Amerikaanse kant drie levensgrote onzekerheden. De dollarkoers, de inflatie in de Verenigde Staten en het beginsel van 'reasonable competitiveness' bij een lage dollarkoers zouden de prijs van de *F-16* opjagen. Bovendien zou van een gezamenlijk programma geen sprake zijn: de Amerikaanse minister van Defensie had de beslissende stem. Vanden Boeynants ging gretig in op geruchten dat het Amerikaanse Congres niet met de aanschaf van 650 *F-16* toestellen akkoord zou gaan, maar slechts met 280.

Op Vredeling maakten Vanden Boeynants' twijfels weinig indruk. Zo vroeg de Nederlandse minister zich af of de aanschaf van 120 *Mirage*-toestellen voor de Franse luchtmacht niet het tussenstation was voor de doorverkoop van deze toestellen aan landen als Libië. Wat het wegwerken van het prijsverschil betreft had de Franse ambassadeur in Den Haag geen harde garantie afgegeven.

De Belgische minister-president Leo Tindemans deed op Joop den Uyl opnieuw een beroep om een Nederlandse beslissing uit te stellen. Dit keer om een gesprek van Tindemans met de Franse president Valérie Giscard d'Estaing op 9 mei 1975 niet in de wielen te rijden: "Den Uyl kan dit nog niet toezeggen, zal verzoek noteren." In feite was het een gelopen race en was alleen een ordentelijke afwikkeling aan de orde. In een aan hem gewijde biografie stelde Van den Boeynants vast:

> "Bon, we hadden dus beslist om de *F-16* te kopen. Maar de zogenaamde compensaties moesten nog worden verdeeld tussen de vier betrokken landen. En er waren problemen met de Nederlanders. […] Ik had Tindemans al gewaarschuwd. Ik zei: Leo, die mannen willen met onze voeten spelen, ze willen het vet van de soep halen en ons de restjes geven. Dat kunnen we niet laten gebeuren. Bon, Tindemans nodigde de Hollandse premier en zijn ministers […] uit voor een dringend gesprek met hun Belgische collega's. Het overleg had plaats in het Egmontpaleis. We waren nog geen tien minuten bezig of het was alweer oorlog tussen de Nederlandse defensieminister Henk Vredeling en mij. Ha ha! En op dat moment zei Den Uyl tegen Tindemans: Nou achtbare *cowlejga*, het komt mij voor dat uw minister van Landsverdediging niet zo van ons, Nederlanders, houdt. Tindemans werd stil, keek mij aan en nog voor hij iets kon zeggen, antwoordde ik: Maar ik heb altijd onthouden wat mijn vader vroeger over Nederlanders zei: Als je met een Nederlander zaken doet en je bent niet gefopt, dan komt dat doordat hij zich zwaar heeft vergist."

Na afloop van deze Belgisch-Nederlandse top vloog de Nederlandse delegatie van Brussel naar Schiphol. Met hetzelfde toestel vloog minister Vredeling door naar Kopenhagen om daar de Noorse en Deense ministers van Defensie over de beraadslagingen met de Belgen te informeren.

Op de terugreis naar Den Haag werd druk gespeculeerd over het moment waarop in de Nederlandse ministerraad de keuze voor een opvolger van de *Starfighter* zou vallen. Zonder zijn minister daarvan op de hoogte te stellen had staatssecretaris Bram Stemerdink bij de Britse ambassadeur gevraagd om meer informatie over de *Jaguar*, een veel minder geavanceerd toestel dan de *F-16* en de *Mirage F1*. Op 24 april 1975 stuurde de Britse ambassadeur aan minister Vredeling de gevraagde informatie.[4] De vorm waarin dat werd gedaan had veel weg van een offerte. De voorgespiegelde prijs per toestel was ongeveer de helft van de aanschafkosten van de *F-16*.

Als het samenwerkingsverband van de vier landen uit elkaar zou vallen zou de keuze voor een opvolger van de *Starfighter* weer volledig open liggen. Met nieuwe kansen voor de *Jaguar*, al dan niet in combinatie met de *Mirage F1*. Zo'n combinatie had Tindemans, volgens Max van der Stoel, als een soort gulden middenweg genoemd in een onderonsje met Den Uyl.[5] Van der Stoel was bezorgd over verder uitstel, waardoor dit soort alternatieven in de besluitvorming een rol van betekenis zouden kunnen gaan spelen. "Het zal me benieuwen of er op 6 mei bij ons iets beslist wordt", noteerde Van Eekelen in zijn dagboek.

Op dinsdag 6 mei 1975 kwam de ministerraad in een extra vergadering bijeen. Aanvankelijk om eens apart over de vervanging van de *Starfighter* te overleggen. Maar het kabinet-Den Uyl was in zwaar weer terechtgekomen. Een crisis over de vermogensaanwasdeling, op het Binnenhof de VAD genoemd, dreigde. Het was de bedoeling een bepaald gedeelte van de winsten van ondernemingen in een fonds te stoppen dat de vakbeweging zou gaan beheren.[6] Met name Ruud Lubbers had bezwaren tegen deze aanpak en zwaaide met zijn portefeuille. De crisis kon worden bezworen, maar de opvolging van de *Starfighter* kwam daardoor pas in de avond van 6 mei 1975 aan de orde.

De luchtmacht had zich goed voorbereid op deze voor velen beslissende derde bespreking van de opvolging van de *Starfighter* in de ministerraad. Luitenant-kolonel Ab Hidma had een acht bladzijden lange kritische beschouwing over de *Mirage F1* opgesteld die tegelijkertijd diende als weerlegging van alle kritiek op de *F-16* en op de Amerikaanse plannen op dat gebied.[7] Zo wees Hidma er terecht op dat de offerte van Dassault voor de *Mirage F1* op 31 maart 1975 was afgelopen. Sindsdien was geen enkele formele verlenging ontvangen. Volgens Hidma kon slechts worden gehoopt dat zich "geen onaangename verrassingen" zouden voordoen. Met de *NF-5* had Nederland op dat vlak fouten gemaakt die bij de besluitvorming over de opvolging van de *Starfighter* koste wat kost moesten worden vermeden. Subtiel herinnerde Hidma aan die misgreep.

Verder zette Hidma vraagtekens bij de door Dassault en de Franse regering aangekondigde prijsverlagingen. Deze verlagingen bedroegen bijna een derde van de oorspronkelijk voor de hele duur van het project berekende prijs. "Als men weet dat het in de vliegtuigindustrie wel vaker is voorgekomen dat een firma weloverwogen een te lage offerte uitbracht – wetende dat de opdrachtgevende regeringen in de loop van het programma de industrie wel moeten sauveren met aanvullende gelden omdat een half ei nu eenmaal beter is dan een lege dop – lijkt enige voorzichtigheid in deze geboden", zo waarschuwde Hidma. Hidma's argwaan werd nog aangewakkerd door zijn twijfels over de betrouwbaarheid van de prijs voor de Mirage. Omdat de *F-16* voor minstens zestig procent in de Verenigde Staten zou worden geproduceerd, ging Hidma ervan uit dat de productiekosten lager zouden uitvallen dan de productie van de *Mirage*, waarbij alle bestellende landen zouden deelnemen en concurrentiestelling achterwege zou blijven. En dat voor een vliegtuig waarvan de Fransen volgens hun berekeningen maar 500 zouden produceren en dat tien procent zwaarder zou zijn dan de *F-16*.

Hidma legde de vinger op de zere plek van de politieke gevoeligheden van het succes van het *Mirage*-programma. Hoe meer toestellen zouden worden verkocht, des te meer netelige problemen zouden opdoemen bij de afzet van deze toestellen in politiek verderfelijke oorden, waar de Fransen zo in grossierden. Hidma stelde voorzichtig de retorische vraag "of Nederland bij alle exportleveranties betrokken wil zijn."

Technische onzekerheden bij de *Mirage* waren voor de luchtmacht buiten zicht gebleven. Met uitzondering van de demonstratievlucht voor minister Vredeling en zijn medewerkers in januari 1975 had de luchtmacht de *Mirage* niet met eigen ogen zien vliegen. Dat de luchtmacht niet erg happig was geweest bij het aanvaarden van Franse uitnodigingen voor een nadere kennismaking met de *Mirage* liet Hidma wijselijk achterwege.

"Tenslotte is er nog iets te zeggen over de exploitatiekosten. De stuurgroep heeft zich in dit opzicht beperkt tot de onaanvechtbaar kwantificeerbare, te weten de brandstofverbruiken", zo pakte Hidma een ander zwak punt van de *Mirage* beet.

Enig tegenwicht bood Fokker. Op de dag dat de ministerraad bijeen zou komen sprak een van de raadsadviseurs van de minister-president met Fokker.[8] Zou voor de *Mirage* worden gekozen dan beschikte Fokker over duidelijke afspraken. Met General Dynamics dat de race om de aanschaf van de opvolger van de *F-16* al in zijn zak had lagen de belangen van Fokker anders: "Fokker heeft geen belangen in Amerika, vandaar dat men zich zo duidelijk voor *Mirage* kan uitspreken." Bovendien zou bij een keuze voor de *F-16* Fokker de aansluiting bij het *Airbus*-programma kunnen vergeten. De Nederlandse deelname aan dat project werd voorgefinancierd door Frankrijk en Duitsland. Fokker wist dat Parijs de stekker uit het *Airbus*-stopcontact zou trekken bij een Nederlandse keuze voor de *F-16*. Verder had Fokker nare ervaringen met het Amerikaanse beginsel van 'reasonable competitiveness'. De deelname van Fokker aan de productie van honderd *Boeing 727*-toestellen werd abrupt afgebroken toen in Spanje een goedkopere onderaannemer werd gevonden.

In de ministerraad herhaalde Vredeling de vele voordelen van de *F-16*. Als - zoals de Belgische minister van Landsverdediging voortdurend bepleitte – toch voor de *Mirage F1* zou worden gekozen omwille van de werkgelegenheid, dan stond het voor Vredeling als een paal boven water vast dat de ministeries van Economische Zaken en van Sociale Zaken "een bijdrage van enkele honderden miljoenen moeten leveren voor de hogere exploitatiekosten van de *Mirage*."[9] Nimmer daarvoor had Vredeling zo luid en duidelijk verkondigd dat industriepolitieke voordelen hem nog geen gulden van zijn eigen begroting waard waren. De extra prijs die Vredeling wilde betalen zou in ruil zijn geweest voor ferme Franse stappen bij de ontwikkeling van een gemeenschappelijk Europees militair toestel. Maar Vredeling moest met lede ogen

aanzien dat Frankrijk op dat gebied niet thuis gaf: "van Frankrijk kan men hooguit een verklaring verwachten dat men een nadere studie voorstaat." Vandaar dat hij zijn collega's voorhield dat snel een voorkeur voor de *F-16* moest worden uitgesproken. Alleen als zich een nieuw feit zou voordoen of als de drie partners van Nederland in het samenwerkingsverband geen voorkeur voor de *F-16* zouden uitspreken zou aan de Nederlandse keuze worden getornd. Voor België, zo redeneerde Vredeling, ging het om de keuze tussen de *F-16* en geen vliegtuig. Een keuze van België voor de *Mirage* was immers onvoldoende om het *Mirage F1/M53* project van start te laten gaan.

Vredelings pleidooi ontmoette nogal wat ongeloof in de ministerraad. Ruud Lubbers en Wim Duisenberg vonden in de offerte van de *F-16* teveel onzekerheden zitten. Duisenberg vreesde dat het uitspreken van een voorkeur de onderhandelingsruimte om die onzekerheden ongedaan te maken zou wegnemen. En waar ging het nu eigenlijk om. Volgens Vredeling ging het "slechts om een politieke wilsverklaring zonder verdere formele binding."

Weer draaide de minister van Defensie als een Tibetaanse gebedsmolen alle voordelen van de *F-16* af. Veel tijd voor het proeven van de nieren van de Amerikaanse onderhandelaars was er niet. De offerte voor de *F-16* zou op 15 mei aflopen en Vredeling wist te melden dat "General Dynamics zich niet erg bereid toont het aanbod tot 30 mei te verlengen." Wat Vredeling niet meldde was dat General Dynamics via de luchtmacht tot in detail op de hoogte was van de zich langzaam aftekende meerderheid in het kabinet voor de *F-16*.[10]

Omdat "geen duidelijke alternatieven naar voren waren gebracht", stelde minister-president Joop den Uyl dat de minister van Defensie voor de ministerraad van 23 mei 1975 een intentieverklaring zou voorbereiden, zodat de ministerraad die dag een keuze over de opvolger van de *Starfighter* kon maken. Voor Den Uyl had dit tijdschema nog een bijkomend voordeel. Hij stond op het punt een reis te maken naar Canada, de Verenigde Staten en Suriname. In Washington zou hij worden ontvangen door de Amerikaanse president Gerald Ford. "De gesprekken in Washington voert spreker ook liever ongebonden," zo liet Den Uyl in de notulen van de ministerraadsvergadering vastleggen. De race was zeker nog niet gelopen: Den Uyl was "van het Belgische overleg teruggekeerd met veel onzekerheden. Die onzekerheden hadden óók betrekking op de *F-16*." Minister van Financiën Wim Duisenberg viel Den Uyl bij. Minister van Economische Zaken Ruud Lubbers ging nog een stapje verder: hij zag zich "na zijn terugkeer uit België gesterkt in zijn lichte voorkeur voor de *Mirage*." Zonder zich op 6 mei 1975 al vast te leggen op de *F-16* besloot de ministerraad Vredeling de ruimte te geven een keuze voor de opvolger van de *Starfighter* voor te bereiden. Op 23 mei zou dan de beslissing in de ministerraad vallen.

12.2 Stug doorgaan

Na de ministerraadsvergadering van 6 mei 1975 reisde Vredeling af naar Brussel om daar de halfjaarlijkse vergadering van de Eurogroep bij te wonen. Met Vanden Boeynants sprak Vredeling over het verdere verloop van de besluitvorming in beide landen.[11] Een nieuwe complicatie deed zich voor: de Verenigde Staten deden moeilijk over de verlenging van de offerte tot 31 mei 1975. Vredeling hield er rekening mee dat het wellicht nodig was om nog een keer met de vier West-Europese ministers van Defensie met de Amerikaanse minister van Defensie bijeen te komen voordat in Den Haag en in Brussel de knoop kon worden doorgehakt. Dat bezoek hoefde niet te worden gebracht: op 10 mei 1975 liet de Amerikaanse ambassadeur aan Vredeling weten dat de offerte tot 31 mei werd verlengd. "Further delay would have significant program impact", zo liet de Amerikaanse ambassadeur weten.[12]

Het gesprek van de Belgische minister-president Leo Tindemans met de Franse president Valérie Giscard d'Estaing was bedoeld om een doorbraak te forceren en de bundeling van de

Europese luchtvaartindustrie een forse impuls te geven. De voortekenen daarvoor waren niet gunstig. Op 6 mei 1975 had de Franse minister van Defensie in een toespraak tot de Internationale Kamer van Koophandel in Parijs een lans gebroken voor de verdere ontwikkeling en bouw van het *Avion de Combat Futur*. Als dat inderdaad het Franse beleid zou zijn, zou van de ontwikkeling van gezamenlijke toestellen in Europees verband niets terechtkomen en zou het gesprek tussen Tindemans en Giscard d'Estaing op niets uitlopen.

Het gesprek tussen de Franse president en de Belgische eerste minister had wel "nieuwe gedachten", maar geen concrete resultaten opgeleverd. De Franse president had zich uitgesproken voor een diepergaande defensiesamenwerking in Europees verband. Frankrijk was bereid een Europese Raad door Veiligheidsaangelegenheden te aanvaarden, die bevoegdheden zou krijgen om voor de toenmalige negen lidstaten van de Europese gemeenschap na te gaan welke bewapening en welke samenwerkingsvormen daartoe mogelijk zouden zijn.[13] Volgens Tindemans ging het om "een nieuwe ontwikkeling", als de uitspraken van de Franse president op waarheid zouden berusten. Den Uyl nam een dag later poolshoogte bij Tindemans. De Belgische minister-president "did not mention any new French proposal or information that was of importance," zo wist General Dynamics via bronnen in Den Haag te achterhalen.[14]

Niets stond de keuze voor de *F-16* meer in de weg, zo liet de luchtmacht minister Vredeling op 12 mei 1975 weten. Weliswaar was niet bekend of het gesprek tussen de Franse president en de Belgische minister-president "harde gegevens" had opgeleverd, maar dat nam niet weg dat op alle fronten het sein op groen stond. De twee versies van de *F-16* voor eenpersoons- en tweepersoonstoestellen waren wat de rompen betreft vrijwel identiek gemaakt: een ontwikkeling die verder geen betekenis had voor de uiteindelijke prijs van de *F-16*. De keuze van de Amerikaanse marine voor de *F-18*, een nieuwe versie van de *Cobra*, had geen gevolgen voor het *F-16* programma. Van de Franse en Zweedse regeringen was "niets cijfermatigs meer ontvangen"dat enig gewicht in de schaal zou leggen.[15] Vredeling stuurde de notitie door aan zijn collega Van der Stoel met de aantekening dat "dit luchtmachtmening is, niet persé mijn mening."

12.3 Een vulgair gespreksonderwerp

Het bezoek van minister-president Joop den Uyl aan de Verenigde Staten werd op het ministerie van Algemene Zaken minutieus voorbereid. Van zijn ambtenaren kreeg Den Uyl een voorstel mee om het gesprek met de Amerikaanse president te benutten om een lans te breken voor Fokker. "Technologisch en vliegtuigconstructief gezien betekent het [de inschakeling van Fokker bij de coproductie van de *F-16*] stilstand", zo werd Den Uyl voorgehouden.[16] Het echte belang van Fokker lag daarom dan ook bij het eigen product: bij de *Fokker Friendship*, de *F-28*. Den Uyl werd voorgehouden dat aan een keuze voor de *F-16* de verzekering van de Amerikaanse regering zou moeten staan dat vijftig *F-28* toestellen zouden worden afgenomen.

Met dit voorstel zou Den Uyl zich beslist niet op glad ijs begeven, zo hielden de ambtenaren van Algemene Zaken de minister-president voor. In de eerste plaats zou de keuze voor de *F-16* nogal wat tegenreacties in Europese hoofdsteden oproepen, in het bijzonder Stockholm en Parijs: "deze toorn zal zich het hardst doen gelden tegenover Nederland, de enige van de vier landen die een eigen vliegtuigindustrie heeft (en dus het meest voor een Europese oplossing geporteerd had moeten zijn)." Verder zou Fokker door zijn prominente positie als subcontractor van General Dynamics als "filiaalhouder van deze laatste" worden beschouwd: "ook dat betekent voor Fokker een stuk isolement en dus verhoogde kwetsbaarheid." Een derde argument voor zo'n koppelverkoop was dat bij een keuze voor de *Mirage* Fokker op de verkoop van vijftien *F-28* toestellen aan Air France had kunnen rekenen. Dat aantal zou zelfs nog verder kunnen oplopen als Air France al haar vijftig *Caravelles* zou gaan vervangen.

Met de keuze voor de *F-16* had Nederland nog een tweede ijzer in het vuur. Den Uyl moest bij president Gerald Ford gedaan krijgen dat Fokker niet alleen bij de initiëel verwachte serie van 1500 *F-16* toestellen betrokken zou worden, maar ook bij de daarop volgende productie van nog meer *F-16* toestellen. Omdat Fokker delen van de romp zou gaan produceren was zo'n Amerikaanse toezegging "van essentieel belang." Met Vredeling had Den Uyl afgesproken dat bij de Amerikaanse president drie nog niet opgeloste problemen zouden worden aangekaart. Het ging daarbij om een verdergaande Amerikaanse toezegging om 650 *F-16* toestellen voor de eigen luchtmacht aan te schaffen, afspraken over het niet buiten medeweten en instemming van de consortiumlanden aanpassen van het *F-16* toestel en de in de ogen van Vredeling twijfelachtige regeling van 'reasonable competitiveness' bij het gunnen van compensatieopdrachten aan Europese bedrijven.[17]

Den Uyls missie in Washington liep uit op een fiasco. Bij aankomst in Washington waren de verwachtingen nog hooggespannen. Langs Pennsylvania Avenue hingen aan de straatlantaarns rood-wit-blauwe vlaggen. "Die zijn voor ons bezoek", zo klonk het in de Nederlandse delegatie. Wat Den Uyl en Van der Stoel op dat moment ontging was dat de volgende dag de Sjah van Perzië Washington zou bezoeken.[18] Aan dat bezoek hechtte de Amerikaanse regering een hoger belang en de wat valere driekleur was dan ook de Perzische vlag.

Ook het hoogtepunt van Den Uyls bezoek viel grotendeels in het water. Op 12 mei 1975, twee weken na de val van Saigon, viel het Amerikaanse containerschip *Mayaguez* in handen van de Rode Khmer bij de Cambodjaanse havenplaats Koh Tang. De bemanning werd van het schip gehaald en op het vasteland vastgehouden. De Amerikaanse president besliste dat slagvaardig en daadkrachtig moest worden ingegrepen. Bij het overbrengen van Amerikaansen militairen naar Thaise vliegvelden verongelukte een helikopter waarbij 23 militairen om het leven kwamen. Op de ochtend van de 15de mei plaatselijke tijd (in de avond van de 14de mei in Washington) startte een grootscheepse reddingsoperatie. Op dat moment begon ook het voor minister-president Joop den Uyl georganiseerde 'informal dinner' op het *Witte Huis*. Het informele karakter van deze zwaarbeladen bijeenkomst was niet af te lezen aan de voorgeschreven kleding. De gasten werden in smoking verwacht en ook de fotografen moesten hun 'black tie' dragen om deze historische gebeurtenis vast te leggen. De nationale veiligheidsadviseur Brent Scowcroft en de chef staf van het *Witte Huis* Donald Rumsfeld lieten het diner aan zich voorbijgaan. Minister van Buitenlandse Zaken Henry Kissinger verliet het diner na de eerste gang. De Amerikaanse minister van Defensie James Schlesinger kwam bij het dessert binnen. President Ford liep voortdurend in en uit om op de hoogte te blijven van de verwikkelingen rond de *Mayaguez*.

De uit veertig koppen bestaande bemanning was door de Cambodjanen teruggebracht naar het schip, maar de Amerikaanse commandanten gingen ervan uit dat ze de bemanning bij Koh Tang moesten bevrijden. Een aantal mariniers en luchtmachtmilitairen kwamen bij de op de verkeerde plek uitgevoerde bevrijdingsactie om. Twee mariniers vielen in handen van de Rode Khmer en werden geëxecuteerd. In totaal stierven achttien Amerikaanse militairen. Tijdens het diner wees Den Uyl zijn Amerikaanse gastheren er op dat onderhandelen in dit soort situaties altijd de voorkeur had.[19] Kissinger stoorde zich mateloos aan het betweterige toontje van de Nederlandse minister-president. Zelf had Den Uyl de indruk dat hij "nuttige besprekingen" had gevoerd met president Ford en minister Kissinger.[20]

Hoe nuttig bleek pas na terugkeer in Nederland. Secretaris-generaal Dirk Ringnalda vroeg Den Uyl "of de opvolging van de *Starfighter* in zijn gesprek met Ford aan de orde is geweest en of nu vóór ondertekening van memorandum nog zaken zijn gedaan ter opening van [Amerikaanse] markt voor *F-28* vliegtuigen."[21] Den Uyls reactie was: "Neen, ik heb de indruk dat er voor ons niets extra's uit te halen valt. Schlesinger heeft meerdere malen gezegd dat het de Amerikanen om het even is of een Amerikaans vliegtuig gekozen wordt als er maar een toestel komt." De

minister-president vond "het onderwerp *F-16* te vulgair om met de Amerikaanse president te bespreken."

12.4 Een moeilijke beslissing

In zekere zin had Den Uyl het gelijk aan zijn zijde. In Brussel had het 'Steering Committee' met de Amerikaanse onderminister van Defensie, Frank Shrontz, de laatste plooien gladgestreken. Vanaf het moment dat de Amerikanen hun keuze hadden laten vallen op de *F-16* was het 'Steering Committee' bijna zonder onderbreking bijeen geweest. Gelijktijdig werd gewerkt aan de teksten voor het 'Memorandum of Understanding tussen de vijf regeringen en het 'Preliminary Contract' voor verdere ontwikkeling en productie. Het waren omvangrijke documenten. Aan de 'Franse kant' verliepen de onderhandelingen niet zo gestructureerd en gedetailleerd. Dat werd de vier landen in het algemeen en Nederland in het bijzonder door Avions Marcel Dassault kwalijk genomen. Het verweer was dat door de betrokkenheid van de Amerikaanse overheid "een bijzonder soort offerte" nodig was.[22]

Den Uyl had voor zijn gesprekken in Washington van minister Vredeling een door de luchtmacht opgesteld verslag van deze onderhandelingen gekregen. Op alle uitstaande punten, die voor de luchtmacht van belang waren, hadden de Amerikanen toegegeven.[23]

Als het Congres niet akkoord zou gaan met de aanschaf van de door de Amerikaanse luchtmacht gewenste aantallen, dan zouden de Europese landen gecompenseerd worden met deelname aan de productie voor exportorders. Dat was de eerste gladgestreken plooi.

De plafondprijs was – een tweede toezegging - van extra garanties voorzien door vastlegging van de prijzen van de meest kostbare onderdelen van het toestel en de motor.

Voor de inschakeling van de industrieën in de vier landen zou het beginsel van 'reasonable competitiveness' gelden. "Na langdurige onderhandelingen is een voor vertegenwoordiger van Economische Zaken bevredigende tekst ontstaan." De crux was om deze kwestie zo te verwoorden dat van het beginsel van 'reasonable competitiveness' geen misbruik zou kunnen worden gemaakt.

De vierde door Vredeling aan Washington overgebrachte heikele kwestie betrof de uiteindelijke beslissingsbevoegdheid bij het aanbrengen van modificaties aan de *F-16*. De vrees bestond dat met zulke modificaties grote bedragen zouden zijn gemoeid die in de prijs van de *F-16* zouden worden doorberekend. De doorslaggevende stem was aan de Amerikaanse minister van Defensie toebedeeld. Dat zinde Vredeling in het geheel niet. Hij vond vanwege de Nederlandse ervaringen in het *MRCA*-project het risico daarvan te groot.

Met geen woord werd gesproken over de extra compensatie die uit de onderhandelingen met de Verenigde Staten moest worden gesleept. Extra compensatie die vanwege de voorhoedepositie van Nederland en door de door ons land voorgestelde voor de Amerikanen aantrekkelijke betalingsregeling voor de hand lag.

Vredeling had op het moment dat Den Uyl tijdens het diner in het Witte Huis zijn mond over de *F-16* niet opendeed andere zorgen. Zijn Belgische collega, Paul Vanden Boeynants, had nieuwe hoop geput uit het gesprek van minister-president Leo Tindemans met de Franse president Valérie Giscard d'Estaing op 9 mei 1975. Als voor de *Mirage F1/M53* zou worden gekozen, dan zou Frankrijk deelnemen aan een gemeenschappelijk logistiek systeem voor de *Mirage*. Verdere militaire samenwerking, waarvan de Franse president aard en omvang in het midden liet, zou dan in het verschiet liggen. Op langere termijn zag minister Vanden Boeynants goede kansen om het *Mirage*-project als bouwsteen voor een Europese vliegtuigindustrie te gebruiken.

Ten slotte zou Frankrijk willen meewerken op de oprichting van een 'Conseil Européen pour la sécurité' binnen de Europese Economische Gemeenschap. Deze raad zou worden belast met de advisering over militaire aanschaffingen.[24] Toetreding van Frankrijk tot de Eurogroep was niet ter sprake gekomen. Geen enkel door de Fransen uitgesproken voorstel was op papier gezet. "If France did not rejoin the Eurogroup, France would not be able to sell even a slingshot in Europe," aldus Tindemans.[25] Tindemans betwijfelde of het Franse voorstel voor een Europese veiligheidsraad veel om het lijf had en of Ierland en Denemarken met de instelling van zo'n raad onder de paraplu van de Europese Economische Gemeenschap zouden instemmen.

Vredeling beklaagde zich later in de ministerraad over zijn Belgische collega: "op Vanden Boeynants is wat dat betreft geen peil te trekken."[26] De zoveelste poging van Vanden Boeynants om de steven naar de *Mirage* te wenden boorde Vredeling meteen de grond in. De Franse gedachten waren in eerste instantie bestemd voor de ministers van Buitenlandse Zaken. Vanuit zijn eigen positie als minister van Defensie bestempelde Vredeling de niet op schrift gestelde Franse gedachten als niet concreet. Maar zelfs als de Franse ideeën inhoudelijk betekenisvol zouden zijn, dan klaarde het humeur van de Nederlandse minister van Defensie niet echt op. Vredeling had immers "meerdere malen uitgesproken op een voor de besluitvorming relevant tijdstip bereid te zijn de beslissing tot vervanging van de *Starfighter* op te schorten in geval Frankrijk met concrete zakelijke en politieke voorstellen zou komen." De Fransen waren volgens Vredeling nu "echt te laat": "indien de onderhavige suggesties in de afgelopen winter waren gedaan zou sprake zijn geweest van een andere situatie."

Vanden Boeynants reageerde op Vredelings kritiek op de Fransen met een opsomming van "veelbetekenende onzekerheden in het Amerikaanse aanbod." Zo was nog steeds niet duidelijk hoeveel toestellen de Amerikaanse luchtmacht van het Congres zou mogen aanschaffen. De prijs van de *F-16* was niet gegarandeerd en modificaties zouden de prijs nog kunnen opdrijven. Ten slotte hikte Vanden Boeynants aan tegen de compensatie die in zijn ogen allerminst was gegarandeerd.

De Noorse en Deense ministers van Defensie volgden dit alles met een mengeling van ergernis en onverschilligheid. Onverschilligheid, omdat in Oslo en Kopenhagen al was aangekondigd dat de beide regeringen de *F-16* zouden aanschaffen op voorwaarde dat Nederland en België ook tot die keuze zouden besluiten. Ergernis omdat de Franse voornemens alleen via België waren overgebracht en niet rechtstreeks ter kennis van de Noorse en Deense regeringen waren gebracht.

Voor verder uitstel van de beslissing voelden de Nederlandse, Noorse en Deense ministers niets. In België zou een beslissing vóór 31 mei nog wel mogelijk zijn, maar het zou een moeilijk besluit worden, zo voorspelde Vanden Boeynants. De Noorse minister van Defensie die als voorzitter van het Haagse beraad optrad sloot de bijna anderhalf durende bijeenkomst af met het uitspreken van "begrip voor de moeilijke positie van zijn Belgische collega."

In de ministerraad op vrijdag 16 mei 1975 waarschuwde Vredeling voor de Franse avances. De in het vooruitzicht gestelde suggesties zouden nader overleg en meer studie vereisen waarmee gemakkelijk "maanden, zo niet jaren" gemoeid zouden zijn.[27] Zoveel tijd was uiteraard niet meer voorhanden. Maar Den Uyl weigerde Vredeling toe te zeggen dat een week later, op 23 mei, de definitieve keuze zou worden gemaakt.

12.5 Een moeilijk debat

In zijn verantwoording van de keuze voor de *F-16* ging Vredeling uitvoerig in op de belangrijkste argumenten die aan de eindafweging ten grondslag lagen. Voorop stond de "militaire geschiktheid". Aan de hand van de taken van het nieuwe toestel tekende zich een

duidelijke voorkeur af voor de *F-16*: "voor het uitvoeren van de hoofdtaak – het met conventionele wapens aanvallen van gronddoelen op en nabij het gevechtsterrein – is de *F-16* beter geschikt dan de *Mirage F1/M53* en de *Viggen*."[28] Dat gold ook voor de tweede taak, die een afgeleide was van de eerste: "tijdens het aanvallen van gronddoelen kunnen eigen toestellen verwikkeld raken in luchtgevechten met vijandelijke toestellen die dit trachten te beletten."[29] Op dat gebied "heeft de *F-16* belangrijke voordelen boven de beide andere vliegtuigtypen, zonder dat hier nadelen tegenover staan."

Wat prijs betreft stak de *F-16* ook met kop en schouder uit boven zijn twee concurrenten. Voor de *F-16* zou een plafondprijs van 2300 miljoen gulden gelden, de "most probable" prijs lag daar zelfs nog ver onder. De *Mirage* zou ruim twintig procent duurder uitvallen dan de *F-16*, de *Viggen* bijna dertig procent. Voor de exploitatiekosten gold een gelijkluidend verhaal. Ook hier passeerde de *F-16* als eerste de finishlijn.

De hegemonie van de *F-16* werd pas doorbroken als coproductie en compensatie ter sprake kwamen. Maar de verschillen waren op papier niet zo groot. En Vredeling wees er op aanraden van Jaap Boersma, minister van Sociale Zaken, op dat de *F-16* "een hogere werkgelegenheid heeft per jaar, namelijk 3000, over een kortere periode namelijk van acht tot negen jaar."[30] Volgens Boersma was het bij de toenmalige situatie op de Nederlandse arbeidsmarkt beter meer werkgelegenheid over een kortere periode te hebben.

Schema 12.1 Coproductie en compensatie

	Mirage (manjaren werk bij serieproductie van 1100)	F-16 (bij serieproductie van 2000)
Vliegtuigindustrie	1340	950
Mechanische industrie	310	810
Elektronische industrie	830	660
Totaal	2480	2420

Vredelings verantwoording van de keuze voor de *F-16* viel niet in goede aarde bij Dassault. Niet eens zozeer vanwege de keuze voor de *F-16*, maar door wat in Vaucresson werd gezien als een verdraaiing van de feiten. Pierre François gebruikte in een brief aan ambassadeur Spierenburg gespierde taal: "pseudo-objective data which are in fact erroneous, biased and incomplete."[31] Tegenover Vredeling drukte Dassault zich wat gematigder uit: het ging Dassault erom "de rectifier les affirmations discutables de ce document."[32] Dat Dassault nu in de openbaarheid moest treden had Vredeling volgens Dassault geheel aan zichzelf te wijten: "permettez-nous de regretter l'absence de relations régulières avec les Services de votre Ministère. Nous restons convaincus que de nombrieux malentendus auraient pu être évités."

Ook binnen de Partij van de Arbeid waren de verhoudingen door Vredelings keuze vertroebeld. Op maandag 26 mei 1975 kwam het partijbestuur bijeen. Bij toerbeurt woonden een aantal ministers en staatssecretarissen de bestuursvergaderingen bij. Dit keer maar liefst zeven leden van het kabinet: de minister-president, de ministers Duisenberg, Van Kemenade en Pronk, de staatssecretarissen Wim Meijer, Jan Schaefer en Bram Stemerdink. Vanuit de fractie waren nog pogingen ondernomen om de besluitvorming nog een weekje op te schorten en de kat uit de boom te kijken. Dan was hopelijk ook duidelijk wat in België zou worden besloten.[33] Den Uyl verdedigde het besluit dat onder zijn voorzitterschap met grote tegenzin was genomen: "Ik vind 't belazerd genoeg, maar er zijn ogenblikken waarop je zoiets moet beslissen. Er zijn geen alternatieven meer. Als ik maar één zo'n klein gaatje had gezien om ervan af te komen, was ik erin gekropen." Het partijbestuur nam "een onwrikbaar standpunt" in tegen de aankoop en

besloot om zijn partij in het koor van critici van de keuze voor de *F-16* mee te blazen.[34] De in die jaren roemruchte partijraad zou zich op 13 en 14 juni over deze heikele kwestie buigen.

Vredeling was niet te beroerd om de verstoorde verhoudingen met zijn politieke achterban nog verder op scherp te zetten. Op de persconferentie op 27 mei joeg hij zijn partijgenoten in de gordijnen met ongezouten uitspraken. Vredeling erkende dat voor de Partij van de Arbeid het knelpunt zat bij de kwaliteiten van de *F-16* in het voeren van luchtgevechten. Over die taak was in de PvdA-nota's 'Doelmatig Defensiebeleid' niets terug te vinden. "Maar dat die het niet vermelden, betekent nog niet dat het niet mag", zo hield Vredeling de in *Nieuwspoort* verzamelde journalisten voor.[35]

Nog meer kwaad bloed zette Vredeling met zijn verwijt aan het adres van Piet Dankert dat deze hem te laat had verteld dat de fractie van de Partij van de Arbeid een voorkeur had voor een eenvoudig toestel.[36] Dankert sloeg de volgende dag terug met het laten lekken van het geheime verslag van de vergadering van de Staatscommissie voor Defensie op 18 april 1974, waarin Dankert een pleidooi hield voor de *Jaguar*.

Vredeling trok een paar dagen later het boetekleed aan. In een brief aan Ed van Thijn gaf hij toe dat "hier zich ook wel misschien wreekt – dat wil ik best incalculeren – dat ik natuurlijk tot aan mei 1973 landbouwexpert was. Ik heb dat Doelmatig Defensiebeleid niet mee helpen opstellen en ik heb mij pas daarna – dat is zakelijk gewoon juist – daarmee de achterafse wijsheid moeten inzuigen, hetgeen nogal moeilijk is, met name bij zulke ingewikkelde dingen als militaire organisatie en wat daarmee samenhangt."[37]

Zo werden de politieke problemen voor Vredeling en voor het kabinet niet opgelost. De VVD had zich in het kamp van de critici van het kabinetsbesluit gemeld. Niet het type toestel stond bij de liberalen ter discussie, maar het geringe aantal *F-16* vliegtuigen waarmee de *Starfighter* zou worden vervangen. De politiek leider van de VVD, Hans Wiegel, overwoog dan ook mee te stemmen met een motie van de Partij van de Arbeid waarin het kabinetsbesluit werd betreurd. Met de steun van de Communistische Partij en de Pacifistisch-Socialistische Partij zou een meerderheid gehaald kunnen worden: "daarmee zou een kabinetscrisis ontstaan – en dat is wat de PvdA, alle verzet ten spijt, zeker niet wenst."

Het gemor in het partijbestuur en de weerstand in de fractie, de matte steun van de minister-president, al dat trieste gedoe was niet bevorderlijk voor het humeur van de minister van Defensie. Op donderdag 29 mei 1975 kwamen de bewindspersonen van de Partij van de Arbeid in het Indonesische restaurant *Poentjak* aan de Kneuterdijk bijeen.[38] Na de gezamenlijke maaltijd trokken enkele bewindspersonen naar *Nieuwspoort* om daar nog een afzakkertje te halen. Ook Vredeling raakte zo verzeild in *Nieuwspoort*. Met Willem Gitz, een verslaggever van het ANP, Marinus Potman van *Het Vrije Volk* en D66-medewerker Ernst Bakker vertrok Vredeling in de loop van de avond naar Amsterdam om daar te gaan stappen. Een van de drie had een bokking bij zich die onderweg werd verorberd.[39] Vredeling had "geen zin in een plechtigheid om de papieren voor de aanschaf van de *F-16* te tekenen." De volgende ochtend, op vrijdag 30 mei om half tien, zou de Amerikaanse ambassadeur samen met minister Vredeling op het ministerie van Defensie het 'memorandum of understanding' en het 'preliminary contract' tekenen. Dat sprak Vredeling aan de vooravond van deze gebeurtenis niet aan. Om een uur of vier gingen de meeste kroegen in Amsterdam dicht. Het viertal koos op aanraden van Vredeling voor een tocht naar Leiden, waar volgens de minister van Defensie de studentensociëteit *Minerva* nog tot in de ochtenduren open zou zijn. Die ochtend werd Vredeling gezien door de echtgenote van een hoge marineofficier, die met een gezelschap ouders *Minerva* bezocht.

Vermoedelijk op deze manier werd secretaris-generaal Gerard Peijnenburg ingelicht over de verblijfplaats van de minister. Vredeling werd aan het Plein node gemist. Op het gangetje voor de werkkamer van de minister ijsbeerden de Amerikaanse ambassadeur en luitenant-generaal Herman Stokla.[40] "Met een rotsmoesje zei ik tegen de ambassadeur dat Vredeling iets verlaat was. Maar het werd later en later. Het rotsmoesje ging wankelen", aldus Gerard Peijnenburg.[41] De Amerikaanse ambassadeur werd bozer en bozer. Om half elf ging Kingdon Gould Jr weg. "I minimized the incident advising that I would keep myself available throughout the day on short notice," aldus de ambassadeur.[42] Ongeveer op hetzelfde moment vertrok Peijnenburg met de adjudant van minister Vredeling naar Leiden. Vredeling zag zijn secretaris-generaal door de Breestraat lopen en dook onder een raam.[43] Peijnenburg liep in jacquet: "dat had zijn reden. Ik zou die middag, stomtoevallig, toch naar Leiden zijn gegaan voor een begrafenis van een jeugdvriend."[44] Uiteindelijk kwam Vredeling in het *House of Lords*, een restaurant dat op de hoek van de Korte Poten en Hofcingel stond, terecht. Omdat Willem Gitz "een vrindje" van hem was, werden de stukken later die dag in het toenmalige ANP-kantoor aan de Haagse Parkstraat getekend.[45] Om half tien 's avonds brachten Herman Stokla en Hans Knoop de door Vredeling ondertekende stukken bij ambassadeur Gould: "The generals offered no clarification of the mysterious 12 hour slippage from the scheduled execution and delivery time other than to say the matter had been very complicated."[46]

De escapades met zijn drie kroegvrienden bezorgde Vredeling nog een paar moeilijke momenten vlak voor en tijdens het debat in de Tweede Kamer over de keuze voor de *F-16* op 5 juni 1975. Het was koren op de molen van Nederlands grootste ochtendblad, dat uit de letterbak de grootste maat letters te voorschijn haalde: "Vredeling vaak zoek".[47] Maar ook de in de fractie van de Partij van de Arbeid als "hypocriete aanval" bestempelde artikelen in *de Volkskrant* en *Het Vrije Volk* over de levenswandel van Henk Vredeling bepaalden de stemming tijdens het debat over de keuze voor de *F-16*.[48] Volgens Stemerdink was de maat voor Den Uyl vol. Hij zou van Vredeling afwillen en wel voor het debat in de Tweede Kamer over de keuze voor de *F-16*.[49] Maar na een paar dagen was de stemming bij Den Uyl al weer ten faveure van Vredeling gewijzigd. Daarin waren mildere commentaren in de media niet vreemd: "Vredeling staat politiek sterk in zijn schoenen, maar het is onmiskenbaar dat de verlegenheid waarin hij het kabinet op gezette tijden – afhankelijk van de stand van de maan – brengt, een niet te verwaarlozen politieke factor is."[50] Het hoofdredactioneel commentaar van *NRC Handelsblad* sprak de hoop uit dat "ondanks de flauwe nasmaak van de *F-16*-discussie de minister ook de uitvoering van zijn [Defensie]nota voor zijn rekening kan blijven nemen."[51] Vredeling kreeg nog één laatste kans.[52]

De meeste woordvoerders in het debat over de vervanging van de *Starfighter* op 5 juni 1975 gingen nog besmuikt om met "de gedragingen van de bewindsman."[53] Maar de fractievoorzitter van de Staatkundig Gereformeerde Partij, dominee C.N. van Dis, wond er geen doekjes om. Verwijzend naar het Bibeb-interview vroeg Van Dis zich af "of het ambt van Minister van Defensie niet door een meer stabiele figuur moest worden vervuld. Wij schijnen in dezen te worden bevestigd door de laatste ontwikkelingen." Daartoe uitgenodigd door Van Dis verzekerde Vredeling de Tweede Kamer aan het eind van het debat om drie uur 's nachts dat hij "in het privévlak maatregelen had getroffen, die mij persoonlijk voldoende garantie geven om u te kunnen meedelen, mijnheer de Voorzitter, dat dit zich niet meer zal herhalen."[54] Wat dat betekende ontging velen, maar Jacques Fahrenfort besefte wat er te gebeuren stond: "de volle omvang van de ramp werd me pas later duidelijk. Vredeling is geheelonthouder geworden. De oude, gezellige, kabaalschoppende, zoekrakende Vredeling is niet meer."[55]

De tweede heikele kwestie in het debat was de onenigheid tussen Vredeling en de fractie van de Partij van de Arbeid. Dankert had al op 14 mei 1975 een notitie voor de fractie geschreven en daarin nog eens uitvoerig de gedachtegang van de fractiespecialisten verwoord. Het kwam erop neer dat Dankert en zijn medestanders in de fractie (Klaas de Vries en Hans Kombrink) "eerst

op de hoogte raakten als de 'commitments' al waren aangegaan (het taakspecialisatierapport van december 1973 kregen we eerst een jaar later)".[56] Daarbij kwam dat Vredeling Dankert op het verkeerde been had gezet: "tijdens het debat over de Defensienota had Vredeling ons ook nog op een dwaalspoor gebracht met zijn mededeling: in deze vier (de vier van de evaluatie) toestellen hebben primair een goede capaciteit voor het aanvallen van gronddoelen op en nabij het eventuele gevechtsterrein. Dit is het eerste selectiecriterium." Voor Vredeling ging het hierbij om de 'capability for limited air superiority', "terwijl wij ons hadden vastgebeten in wat achteraf blijkt te heten een 'limited capability for air superiority.' Bij die twee begrippen horen totaal verschillende vliegtuigen."

Dankert was "deze fijne nuance" ontgaan. Daarbij was Vredeling grillig te werk gegaan. Na de harde confrontatie met Dankert en De Vries in de vergadering van de Vaste Kamercommissie van 19 december 1974 waren de kemphanen weer 'on speaking terms' gekomen. Er was in februari 1975 zelfs "een redelijke mate van overeenstemming: de *F-5E* optie zou worden onderzocht en daarnaast zou dan een deelname volgen in een Europees ontwikkelingsproject". Maar Vredeling wilde van de gemaakte afspraken af vlak voor de begrotingsbehandeling. "Een of twee dagen voor de begrotingsbehandeling werd de zaak weer gelijmd, een paar dagen na de behandeling was de overeenstemming weer weg", zo liet Dankert de fractie weten.

Maar Vredelings grilligheid werd gemakkelijk geëvenaard door Dankert. Weliswaar leek het hem "geen taak voor de fractie om een bepaald type vliegtuig als alternatief aan te dragen." Op hetzelfde moment schoof hij in zijn notitie aan de fractie voortdurend met de *A-7*, de *F-5E* en de *Jaguar* als alternatieven voor "de mooi-weer-sportwagen die *F-16* heet". Het geschuif met steeds andere vliegtypen in voortdurend wisselende varianten irriteerde fractieleden als de financiëel specialist Dick Dolman.[57] Het Tweede Kamerlid Meiny Epema "bekent dat de hele kwestie haar volkomen onduidelijk is: "Als ik het stuk van Piet Dankert voor de fractie lees, denk ik – we moeten de *F-16* hebben." Lambert Giebels zag "slechts een gering verschil tussen de standpunten van Vredeling en PvdA-woordvoerder Dankert en wil dan voor de *F-16* kiezen omdat die minder lawaai maakt dan de *Jaguar*."

De sceptische geluiden van Dolman, Epema en Giebels verraadden ook de dubbele moraal voor het grootste deel van de fractie van de Partij van de Arbeid: "een conflict met die goeie Henk leek hun onnodig en gevaarlijk. Het risico van een kabinetscrisis over een kwestie die de kiezers niet zou aanspreken wilden zij liever niet lopen."[58] Maar in een overleg met de fractie op maandag 14 mei 1975 stelde Henk Vredeling zich zo vierkant - en Bram Stemerdink zo zwijgzaam - op dat de fractie volhardde in de door de fractiespecialisten uitgestippelde harde lijn.

In de Tweede Kamer wilde Dankert alle registers opentrekken en had maar liefst een uur spreektijd aangevraagd.[59] Het werd niet Dankerts 'finest hour'. Aan de ene kant moest de afstand tussen de Partij van de Arbeid en de minister van Defensie niet te groot worden, aan de andere kant kon Dankert niet al te veel water in de wijn doen bij zijn al zo vaak naar voren gebrachte kritiek op Vredelings zigzagkoers. Dankerts betoog was doorspekt met opmerkingen over het "door ons gewaardeerde beleid".[60] Bij gebrek aan een duidelijk alternatief was Dankert gedwongen om in abstracte termen te beschrijven wat hij anders wilde: "Ik kan de vraag heel eenvoudig beantwoorden: het is iets meer dan een grondsteuntoestel."[61] Daardoor raakte Dankert in interrupties met de Tweede Kamerleden Ad Ploeg en Joop van Elsen verstrikt in moeilijk uit te leggen en moeizaam uit te spreken betekenissen van de kwalificaties van zulke toestellen. Van Elsen interrumpeerde met "overwicht ter plaats en tijd betekent dat u tegen ieder vliegtuig dat u kunt verwachten een mogelijkheid om te overleven hebt." Waarop Dankert antwoordde met "dat zeg ik net." Ploeg won het nog makkelijker van Dankert: "neen, neen, dat is luchtoverwicht, beperkt naar plaats en tijd." Dankert antwoordde met: "ja".

Al in de eerste termijn diende Dankert een motie in waarin hij de minister van Defensie verzocht "de beslissing tot vervanging van de *Starfighter* door de *F-16* in heroverweging te nemen en binnen het kader van het bondgenootschap een ingrijpende specialisatie na te streven."[62] Aan de formulering van de motie was veel tijd en aandacht besteed. Op woensdag 4 juni om half zes 's middags waren de fractiespecialisten bij elkaar gaan zitten.[63] Dankert had nog geprobeerd om in een ordedebatje uitstel van het debat te bewerkstelligen, maar fractievoorzitter Ed van Thijn had hem dat verboden. Dankert had een lange motie aan zijn collega's voorgelegd met veel overwegingen. Een van die overwegingen had betrekking op de bijdrage van de aanschaf van de *F-16* aan de bewapeningswedloop. Die overweging, met name de vraag naar de mate waarin de bewapeningsspiraal ("het spiraaltje') zou worden opgejaagd, was omstreden. Na heftige discussies konden de heethoofden zich vinden in de formulering van "een verdere impuls".

Alle redactionele haarkloverijen ten spijt maakte de eerste spreker na Dankert gehakt van de door de Partij van de Arbeid ingediende motie. Marcus Bakker, fractievoorzitter van de Communistische Partij Nederland, had maar een zin nodig: "er staat zóveel in die motie dat het de vraag is, wat er precies in staat." Weliswaar was de tekst van de motie ontdaan van politiek-gevaarlijke bewoordingen waarmee de verhouding met minister Vredeling zo zwaar zou kunnen worden gehavend dat een vertrouwensbreuk onvermijdelijk zou zijn. Maar als een donkere wolk hing de dreiging van een voorstem van de VVD op de motie van Dankert boven het hoofd van Vredeling. Het was de voorman van D66, Hans van Mierlo, die die dreiging van haar politieke lading ontdeed. Van Mierlo had geen last van 'Schadenfreude' over het "meningsverschil tussen de Minister van Defensie – het hele kabinet kun je zeggen – en de grootste regeringsfractie".[64] Met beide partijen onderhield zijn fractie "bondgenootschappelijke en vriendschappelijke banden." In dat licht bezien oordeelde Van Mierlo ongenadig hard over de "strategische stap" van de VVD om voor een motie te stemmen "waar zij inhoudelijk tegen is, alleen om het kabinet te laten vallen." Het was "een geschenk uit de hemel, aangereikt uit de hel". Van Mierlo vond het daarom "onduldbaar dat de regering consequenties zou kunnen of willen trekken uit een uitspraak van de Kamer, die een wezenlijke, aangekondigde vervalsing is van het werkelijk oordeel van de Kamer over deze zaak, die aan de orde is."

Meer dan twee uur had Vredeling nodig om te reageren op de eerste termijn van de Tweede Kamer. Alle argumenten pro en contra de *F-16* passeerden de revue, maar het belang van coproductie en compensatie nam maar een ondergeschikte plaats in het betoog van de minister van Defensie in. Welgeteld 58 woorden besteedde Vredeling aan de enige vraag die hem door de Kamer over dit aspect van de vervanging was gesteld. En ja, hij kon de geachte afgevaardigde Van Elsen inderdaad geruststellen. Opdrachten in het kader van coproductie en compensatie zouden ook in Noord-Limburg terechtkomen. Een regio waarvoor de KVP-politicus speciale aandacht had gevraagd.[65]

Waar de militair-operationele kwaliteiten van de *F-16* ter discussie werden gesteld, maakte Vredeling gebruik van een handig beroep op de technische deskundigheid van zijn luchtmachtmedewerkers en van zijn contacten met buitenlandse luchtmachten. De studie naar de mogelijke kandidaten voor de opvolging van de *Starfighter* was met de grootst mogelijke zorgvuldigheid gebeurd: "wat de research naar die vliegtuigen betreft, heb ik in de stuurgroepbesprekingen [waarvan Vredeling nimmer een schriftelijk verslag onder ogen had gezien] gemerkt dat de deskundigen van Nederland daarin niet de laatste viool hebben gespeeld. Die deskundigheid hebben zij ingebracht, ook in Brussel bij de besprekingen, en men is tot de conclusie gekomen dat die jongens van de Koninklijke luchtmacht gelijk hadden."[66] En toen Van Mierlo Vredeling in het nauw bracht over nut en noodzaak om een voor meer taken geschikt toestel aan te schaffen beriep Vredeling zich op "een Israëlische generaal, die een actieve rol speelde in de Yom Kippoer-oorlog."[67] Van deze generaal had Vredeling opgestoken "dat ik nooit een grondsteunvliegtuig alléén moest kopen, omdat het voor tachtig procent van de

tijd aan de grond zou staan omdat het niet verantwoord zou zijn het te laten opstijgen." Van Mierlo was "ontzettend blij met deze redenering want het is ook volgens mij het enige antwoord." Het was iets wat voor de D66-voorman "in de lijn van de logica" lag.

De kans dat de VVD nog het vuurtje onder de meningsverschillen tussen Vredeling en de fractie van de Partij van de Arbeid zou aanwakkeren en voor de motie van Dankert zou stemmen was in feite al aan de vooravond van het debat verlopen. VVD-leider Hans Wiegel had zich bedacht. Aanvankelijk had Wiegel er geen moeite mee om de in zijn ogen met vuur spelende fractie van de Partij van de Arbeid de lucifers aan te reiken.[68] Maar na felle kritiek van KVP-fractievoorzitter Frans Andriessen op het opportunistische gedrag van de VVD-leider koos Wiegel ervoor een eigen motie in de strijd te werpen. Kern van de boodschap van de VVD: de voorgenomen aanschaf van 84 toestellen was te weinig om meer dan 130 *Starfighters* te kunnen vervangen.[69] In de Tweede Kamer deed Wiegel zijn tactische verplaatsing nog eens dunnetjes over: na "een rookgordijnachtig verhaal van de heer Dankert" en "een slappe motie van de heer Van Thijn" had Wiegel het gevoel dat "iedereen nu al weet hoe dit debat afloopt".

Om die goede afloop mogelijk te maken moest Vredeling zich nog een weg banen in de politieke jungle die welig tierde tussen hem en de fractie van de Partij van de Arbeid. Vredeling had "met waardering" kennisgenomen van de uitspraak van Van Thijn over het vertrouwen in het kabinet: "ook de heer Dankert heeft hierover gesproken. Ik heb niet de indruk dat de heer Van Thijn bij het uitspreken van zijn vertrouwen de Minister van Defensie uitzonderde. In dit kader plaats ik ook de woorden van de heer Dankert over mijn instelling met betrekking tot de defensievraagstukken."[70] Vredeling vond "ons verschil van mening niet prettig, maar ik moet ermee leven, althans ik moet ermee leren leven."

Wat Vredeling betreft kon Wiegel het wel vergeten om politieke munt te slaan uit deze controverse: "ik weet op dit ogenblik niet helemaal, waaraan ik toe ben met de positiebepaling van de heer Wiegel tegenover de motie van de heer Dankert. Mocht de motie een meerderheid verkrijgen om redenen, buiten de in de motie genoemde motieven – de heer Van Mierlo heeft hiervan ook iets gezegd – dan zal de Regering het beraad over de gevraagde heroverweging niet uitvoeren."

En daarmee lag nog maar één obstakel op weg naar de aanschaf van de *F-16*. Het wachten was op het besluit van het Belgische kabinet dat anderhalve dag na het debat aan het Haagse Binnenhof zou worden gekozen. Over de tijdens dit debat ingediende moties zou op 10 juni 1975 worden gestemd, maar in politiek Den Haag twijfelde niemand meer aan de uitkomst. Nederland zou de *F-16* gaan aanschaffen, net zoals Noorwegen en Denemarken. Voor België resteerde daarom niets anders dan het zoeken van aansluiting bij een gezamenlijke aanschaf van de *F-16*. "If Belgium said to France we would buy the *Mirage* alone, they would have to say no: they could not stand the costs," aldus de kabinetschef van minister-president Tindemans.[71]

12.6 Het Belgische besluit

Of er wellicht 'patatregelingen' in de maak waren om na Noorwegen, Nederland en Denemarken ook België zover te krijgen om voor de *F-16* te kiezen. Dat wilde Piet Dankert op 5 juni 1975 graag van Vredeling weten.[72] Het gonsde van de geruchten over op de valreep aan België beloofde concessies. In de avonduren van 28 mei 1975 boog Vanden Boeynants zich over extra compenatie voor Fabrique Nationale. Aanwezig in de werkkamer van de Belgische minister: twee vertegenwoordigers van Fabrique Nationale en David C. Lewis van General Dynamics en Harry Gray van United Technologies. Gray zegde toe "to shift production of some military and some civilian engines to increase Fabrique Nationale's production in the early stages of the *F-16*."[73] Op zaterdag 31 mei 1975 vloog Paul Vanden Boeynants naar Washington en bracht op maandag 2 juni een bezoek aan zijn Amerikaanse collega in Washington. Het

wensenlijstje van Vanden Boeynants bevatte zeven onderwerpen. De Belgen wilden absolute zekerheid dat de Amerikaanse luchtmacht minstens 650 *F-16* toestellen zou bestellen. De industriële betrokkenheid van Belgische bedrijven zou zich ook uitstrekken als meer dan 650 toestellen zouden worden aangeschaft door de Amerikaanse luchtmacht. De Belgen bleven hameren op een geschillenregeling bij de toepassing van het beginsel van 'reasonable competitiveness' en verlangden een snelle inschakeling van de Europese industrieën door General Dynamics en United Technologies, bij voorkeur al in 1976. Verder drongen de Belgen er bij de Amerikanen op aan om het Europese kantoor voor de ondersteuning van het *F-16* project in Brussel te vestigen. Bovendien wilden de Belgen dat als andere Europese landen de *F-16* zouden aanschaffen de oorspronkelijke consortiumlanden daar een graantje van konden meepikken via inschakeling van bedrijven in die landen. Ten slotte hield Vanden Boeynants Schlesinger voor dat een substantiële order van de Amerikaanse strijdkrachten bij een Belgisch bedrijf in Brussel grote indruk zou maken. Het ging hier om een order die niet rechtstreeks in verband te brengen was met de coproductie van de *F-16*: de aanschaf van 16.000 lichte mitrailleurs bij het Luikse bedrijf Fabrique National.[74]

Schlesinger zwichtte grotendeels en stuurde de met Vanden Boeynants gemaakte afspraken – in de woorden van Schlesinger 'clarifications'- in een brief ook aan de drie andere ministers: "at the time I advised him [Vanden Boeynants] that the clarifications provided to his government would be equally applicable and available to all members of the consortium."[75] Schlesinger zweeg wijselijk over de Belgische wens om machinepistolen van Fabrique National aan te schaffen: "contrary to what Vanden Boeynants claimed on his return to Brussels Schlesinger did not promise to buy the Belgian *Mags* since he had no legal power to do so, and would not dream of doing anything illegally. For home consumption it was good copy in Belgium."[76]

En met dat laatste bereikte Vanden Boeynants een politiek succes. In de wankele regering-Tindemans nam de Rassemblement Wallon een sleutelpositie in. In het algemeen was deze partij geporteerd voor de aanschaf van de *Mirage F1*, maar nu de belangen van de Luikse Fabrique Nationale zo duidelijk bij aanschaf van de *F-16* kwamen te liggen dreigde een schisma in de Rassemblement Wallon. Met de Nederlandse beslissing tot aanschaf van de *F-16* bleef voor de Belgische regering weinig keus. Na het debat in de Tweede Kamer wisten de Belgische ministers dat "onder deze voorwaarden België zich moest aansluiten bij de keuze van zijn partners."[77] Op zaterdag 7 juni 1975 ging het Belgische kabinet akkoord met de aanschaf van 102 *F-16* toestellen en met een optie op nog eens veertien *F-16* vliegtuigen. De Belgen hadden geen ongelukkiger dag kunnen kiezen want juist op die zaterdag vond de grootse afsluiting plaats van de luchtvaartshow op Le Bourget met een lunch en een toespraak van de Franse minister-president Jacques Chirac. Chirac liet zijn gehoor een kwartier wachten om in zijn toespraak nog wat giftige opmerkingen op te nemen in de richting van de vier Europese landen die hun keuze hadden laten vallen op de *F-16*. Op hetzelfde moment werd in het chalet van General Dynamics feest gevierd. Het werd daar even stil toen de hoogbejaarde Marcel Dassault de vlieger van General Dynamics wilde spreken die op de luchtvaartshow de *F-16* had gedemonstreerd. Marcel Dassault gaf Neil Anderson een hand en zei: "young man, you have a fine aircraft." Daarmee legde Dassault zich neer bij deze nederlaag en sloot waardig vrede met General Dynamics.[78]

Op 12 juni 1975 nam het Belgische parlement een motie aan waarin de aanschaf werd goedgekeurd. De meeste leden van de Rassemblement Wallon stemden voor: met 92 tegenstemmen en 113 voorstemmen kreeg België ook de *F-16* als opvolger van de Starfighter. Op 9 juni 1975 had Vanden Boeynants het 'memorandum of understanding' getekend. De dag na ondertekening vloog de secretaris van het 'Steering Committee', de Belgische luitenant-kolonel Marcel Terrasson naar Washington. Daar tekende de Amerikaanse minister van Defensie als laatste.

Diezelfde dag, 10 juni 1975, verwierp de Tweede Kamer alle moties die een week eerder bij het debat over de keuze voor de *F-16* waren ingediend. Na afloop van de stemmingen ontliep Henk Vredeling de naar hem toegesnelde Kamerleden die hem met deze uitkomst wilden feliciteren. Waarom? "Ik ben niet tevreden over de manier waarop het is gegaan, omdat het geen Europees toestel is geworden. Het is niet gelukt, toen niet en ook later niet, om dat in Europees verband te doen", aldus Vredeling.[79]

12.7 Tussenstand

Als Nederland zou vasthouden aan de *F-16*, zou Belgie niet anders kunnen beslissen dan tot aanschaf van hetzelfde toestel. Maar voor de Belgen was daarmee de kous niet af: zij wilden duidelijkheid van de Amerikanen over de prijs en over het beginsel van 'reasonable competitiviness' bij de compensatie voor de aanschaf van het toestel. De Belgische wensen zorgden voor onzekerheid. De Belgische houding zou als een splijtzwam van het consortium van de vier Europese landen kunnen gaan dienen. En als het consortium uit elkaar zou vallen, lag de keuze voor opvolger van de *Starfighter* weer helemaal open. In alle vier landen.

De uiteindelijke beslissing van de ministerraad over de aanschaf van de *F-16* kwam aan de orde in een van de meest enerverende vergaderingen van het kabinet-Den Uyl. Even dreigde een kabinetscrisis over de vermogensaanwasdeling. Laat in de avond kwam de aanschaf van een nieuw gevechtsvliegtuig aan de orde. In de ministerraad herhaalde Vredeling alle voordelen van de *F-16*. Als toch om redenen van werkgelegenheidsbeleid een voorkeur voor de *Mirage* zou bestaan, dan verlangde Vredeling van zijn collega's van Sociale Zaken en Economische Zaken een bijdrage in de hogere exploitatiekosten van de *Mirage*. De industriepolitieke voordelen van het ene toestel boven het andere waren voor hem nog geen gulden op zijn eigen begroting waard. Onzekerheden in de offerte van General Dynamics wuifde Vredeling weg. Andere ministers wilden van Vredeling daarover opheldering: een definitief besluit kon dan op 23 mei 1975 worden genomen. Minister-president Den Uyl zou in de tussentijd de Verenigde Staten bezoeken en met president Ford over de aanschaf van het nieuwe toestel spreken. De Belgen probeerden intussen van de Franse regering extra concessies en toezeggingen los te krijgen. Maar net als minister Vredeling in januari 1975 slaagden zij daar niet in.

De besluitvorming in de ministerraad had een licht chaotisch karakter. Het was een aantal ministers niet helemaal duidelijk waarover nou precies moest worden beslist. Minister Vredeling relativeerde het belang van het besluit dat hij aan zijn collega's had voorgelegd: het ging uitsluitend om een intentieverklaring. De ministerraad nam het voorstel van minister Vredeling over. De volgende horde was de fractie van de Partij van de Arbeid in de Tweede Kamer. Die had door gebrek aan een geloofwaardig alternatief geen andere keuze dan de aanschaf van de *F-16* te accepteren of om een formule te vinden waardoor de politieke positie van hun partijgenoot Vredeling niet in gevaar zou komen. De keuze viel op het laatste. Het eindresultaat was een minister die doodongelukkig was over het tegen de zin van zijn politieke geestverwanten, maar met voldoende steun uit de oppositie vinden van een ruime meerderheid voor de aanschaf van de *F-16*. Zijn nachtelijke escapade aan de vooravond van de ondertekening van enkele voor de aanschaf van de *F-16* nodige documenten hoort tot de 'petits histoires' van de Nederlandse parlementaire geschiedenis. Tijdens het debat raffelde Vredeling zijn ellenlange beantwoording van de vragen uit de Tweede Kamer af en maakte zich gehaast uit de voeten na afloop. De besluitvorming had bij hem een nare nasmaak achtergelaten: "Ik ben niet tevreden over de manier waarop het is gegaan, omdat het geen Europees toestel is geworden. Het is niet gelukt, toen niet en ook later niet, om dat in Europees verband te doen".

13. Na het besluit van de aanschaf De nasleep van Nederlands grootste wapenorder (1975-1994)

13.1 Een Belgische visgraat in de Nederlandse keel

De vraag wat de Belgen nou precies in Washington hadden bekokstoofd spookte begin juni bij Vredeling en zijn naaste medewerkers voortdurend door het hoofd. De Amerikaanse minister van Defensie had zijn Belgische collega een verrassende, op het eerste gezicht geheimzinnige toezegging gedaan. Het Pentagon was bereid om General Dynamics en United Technologies, de fabrikant van de motor voor de *F-16*, ertoe te bewegen om al in 1976 bij Europese bedrijven orders te plaatsen: "such work may be outside of the *F-16* coproduction program but would, nevertheless, be considered as meeting a part of the U.S. Government obligations to achieve a certain level of offset on the *F-16* program."[1] Deze formulering liet ruimte aan de mogelijkheid van extra compensatie, aan de zo in Den Haag gevreesde 'patatregelingen'.

De Amerikaanse toezegging zette in Den Haag alle nekharen overeind: Vredeling plaatste een dikke streep bij de passage in de brief van Schlesinger over deze toezegging. Had Nederland in dit opzicht niet meer recht op extra compensatie? Zou ons land voor het doen van aanzienlijke vooruitbetalingen niet nog op extra concessies van Amerikaanse zijde kunnen én mogen rekenen? Defensie klom meteen in de pen. Heel subtiel herinnerde minister Henk Vredeling zijn Amerikaanse collega aan de toch wel duidelijk uitgesproken Amerikaanse toezeggingen op dat gebied: "the recent decision of the Council of Ministers in The Netherlands to replace the *Starfighter* aircraft with the General Dynamics *F-16* has been taken on the understanding between the ministers that the outcome of this decision would also play an important role in the discussion which are or will be held shortly with regard to a number of possible transactions and for which the support of your government is solicited and expected."[2]

Van de vruchten die de Nederlandse regering wilde plukken in ruil voor deze voor de Amerikanen gunstige financiële transacties noemde Vredeling "two projects which are of primary importance to the Netherlands economy." Het ging daarbij om de verkoop van Fokker *F-28* toestellen in de Verenigde Staten en om "the cooperation between the Netherlands shipbuilders and the General Dynamics Company in the construction of Liquid Nature Gas tankers."

Het Pentagon poeierde Vredeling met "warm personal regards" af: de minister van Defensie werd aangeraden het verzoek voor te leggen aan "General Dynamics officials and directly contacting potential purchasers of the *F-28*."[3]

Tot ver in de jaren negentig kregen de opvolgers van minister Vredeling aantekeningen mee als ze op bezoek gingen bij de Amerikaanse opvolgers van minister Schlesinger. Steevast stond daarin het verzoek om nog eens navraag te doen naar een reactie van Amerikaanse zijde op deze min of meer impliciete toezeggingen.[4]

Het vertrouwen in de Belgische medemens was niet groot toen minister van Verkeer en Waterstaat Tjerk Westerterp in de ministerraad van 13 juni de vraag stelde naar het verschil in prijs voor de door Nederland en de door België aangeschafte *F-16* toestellen. Westerterp had opgevangen dat de Belgen minder voor de *F-16* zouden betalen.[5] Vredeling wilde dat meteen hebben uitgezocht.

De minister van Defensie was op dat moment een veel geplaagd man. Van alle kanten kreeg hij slecht nieuws. Een Amerikaanse Senaatscommissie onder leiding van Frank Church had in verhoren vastgesteld dat Nederlanders betrokken waren bij omkooppraktijken van Amerikaanse vliegtuigfabrieken. Het ging om Hans Teengs Gerritsen, een vriend van prins Bernhard en de prinsgemaal zelf. De Vaste Kamercommissie voor Defensie vroeg over deze malversaties via Vredeling nadere informatie op. Vredeling wilde liever dat de Tweede Kamer zich hierover rechtstreeks in verbinding zou stellen met de Amerikaanse Senaat, maar zat vanwege de functie van Inspecteur-Generaal van de Krijgsmacht van Bernhard politiek met beide handen gebonden in deze kwestie. Tot zijn ergernis constateerde Vredeling dat de besprekingen over het risico van koersschommelingen van de dollar met Financiën nog niet waren gestart.

Ten slotte maakte Vredeling melding van "zijn ernstige verontrusting over de vertraging in de reorganisatie van de topstructuur" van het ministerie die hij in de Defensienota in gang had gezet. Het moet een van de minder gezellige bijeenkomsten van het Politiek Beraad zijn geweest. Ook Stemerdink kreeg nog een pets om de oren: "de minister herinnert de staatssecretaris materieel aan de toezegging zo mogelijk Heer Kombrink een tussentijds antwoord [over belastingfraude bij in Duitsland gelegerde eenheden van de luchtmacht] te zenden."

De luchtmacht wist de plaagstoot van Westerterp te pareren. In de door de Belgen gehanteerde prijs was de BTW niet meegerekend, was van andere dollarkoersbedragen uitgegaan en waren nog enkele andere veronderstellingen gebruikt dan in de Nederlandse berekeningen. "De vier bovengenoemde factoren tezamen leiden ertoe dat de Nederlandse berekening hoger uitkomt dan de Belgische berekening, namelijk 20,3 procent."[6] Nog dezelfde dag stuurde Vredeling de berekeningen van Stokla in een brief door aan de voorzitter en leden van de ministerraad.[7] Daarmee was die kwestie afgedaan. Dat gold voorlopig niet voor de verwachte tegenprestatie van de Amerikanen voor de vooruitbetalingen die de Nederlandse overheid overwoog.

13.2 Dan maar geen niet-onaanzienlijke tegenprestatie

Nou werden de onderhandelingen over een tegenprestatie voor aanzienlijke vooruitbetalingen niet in de hoogste versnelling gevoerd. Op 1 juli 1975 herinnerde Vredeling zijn collega van Financiën eraan dat in de ministerraad was besloten om over de mogelijkheid van vooruitbetaling nader te overleggen. Twee weken later wees Duisenberg een van zijn ambtenaren voor dat overleg aan. Om de temperatuur van het water te testen togen de ambtenaren van Defensie en Financiën naar de Amerikaanse ambassade. Veel ruimte voor een aantrekkelijke tegenprestatie boden de Amerikanen niet: over het als voorschot te betalen bedrag waren de Amerikanen bereid acht procent rente te betalen. Het zou daarbij moeten gaan om een voorschot van 150 tot 200 miljoen dollar. Voor United Technologies gold een voorschot van 75 tot 100 miljoen dollar als wenselijk. Eerder had de Amerikaanse regering laten weten de Nederlandse vooruitbetalingen in een fonds van het Amerikaanse ministerie van Financiën te willen beheren. Op vragen naar de mogelijkheden van onderbrenging van deze vooruitbetalingen bij General Dynamics en United Technologies was niet geantwoord.[8]

Zowel Financiën als Defensie vonden het aanbod van acht procent rente veel te mager. Dat aanbod was "vrijwel gelijk aan het huidige rendement op langlopend Amerikaans schatkistpapier." Bovendien was de dollar in koers gestegen. Na een dieptepunt van 2,35 gulden in het voorjaar van 1975 stond de dollar in het najaar op 2,65. Daardoor was de oorspronkelijke opzet, profiteren van de lage dollarkoers, al voor een deel in duigen gevallen. Ten slotte waren de financiële vooruitzichten voor de rijksbegroting aan het verslechteren. Financiën achtte "een extra uitgave van bijna 900 miljoen gulden op het *F-16* contract financieel en politiek onverdedigbaar."

Secretaris-generaal Gerard Peijnenburg en de thesaurier-generaal van het ministerie van Financiën zochten hieruit een uitweg en kwamen met het idee om voor zestig procent van het aanschafbedrag (581 miljoen dollar) termijndollars aan te kopen, waarmee het risico van verdere koersstijgingen van de dollar zou worden afgedekt.[9] Op 11 februari 1976 gingen beide ministers akkoord met deze aanpak. Van de in de brief aan de Tweede Kamer in het vooruitzicht gestelde "niet onaanzienlijke tegenprestatie" van General Dynamics en United Technologies kwam hierdoor uiteraard niets meer terecht.

Wel profiteerde de luchtmacht van het betalingsschema dat met de Amerikanen was overeengekomen. De uit de begroting aan het *F-16* project toegewezen gelden werden een kwartaal eerder overgeboekt dan strikt genomen volgens de letter van het contract nodig was.[10] Met de in Denver gevestigde bank maakte de luchtmacht de afspraak dat de hierdoor verkregen rente apart werd gezet. Naar de bedenker van dit fijnmazige financiële spel, kolonel Dick Dee, kregen deze opbrengsten de benaming Dee-dollars. Uit de renteopbrengsten betaalde de luchtmacht extra reservedelen. Dee bracht ook de drie andere landen op dit idee. Door loslippigheid van een Amerikaanse luchtmachtoverste kwam de Algemene Rekenkamer achter deze financiële truc. Toen was het met dit buiten de defensiebegroting aangaan van verplichtingen snel gedaan. Dee kreeg een standje én een Koninklijke onderscheiding.

13.3 De optie

Een van de andere losse einden uit de besluitvorming over de aanschaf van de *F-16* was het plan om de samenwerking van de Europese vliegtuigindustrieën te versterken. Dit mede met het oog op de in mei 1978 te nemen beslissing over omzetting van de optie op nog eens achttien F-16 toestellen in een vaste order.

Op 20 juni 1975 sprak Vredeling met Stokla over wat er nog moest worden gedaan. Ondanks de koude douche die Vredeling van zijn Duitse collega had gekregen in verband met zijn plan voor een nieuwe impuls van de Europese luchtvaartindustrie wilde de Nederlandse minister van Defensie met zijn neus vooraan staan bij het Europese overleg om de luchtvaartbedrijven in de Europese landen nauwer te laten samenwerken. Stokla kreeg de opdracht om bij Buitenlandse Zaken en Economische Zaken te bepleiten dat verdere stappen in die richting met Defensie zouden worden afgestemd.[11]

13.3.1. *Het waakvlammetje van de Europese vliegtuigbouwsamenwerking*

Het eerste probleem waar Vredeling en Stokla tegenaan liepen was dat 'de kwestie van de samenwerking van de Europese vliegtuigindustrie geen zuivere defensieaangelegenheid" was.[12] Daarom werd overeengekomen dat de ministeries van Economische Zaken en van Buitenlandse Zaken zouden "voorvliegen" en dat de "inmenging van Defensie zou dienen te worden beperkt tot eventuele zuivere militaire projecten."

Een tweede probleem was dat voortdurend verwarring bestond over wat nu de strekking was van het besluit om een optie te nemen. Aan de ene kant stond de luchtmacht en met in haar kielzog de minister van Defensie. Die huldigden het standpunt dat het bedrag dat met de optie was uitgespaard uitsluitend bestemd was voor de aanschaf van achttien vervangers van de *Starfighter*. Maar het ministerie van Economische Zaken beschouwde dat geld als een bijdrage aan de ontwikkeling van een nieuw Europees toestel.[13] Bij Stokla en Vredeling leefde de vrees dat zo het voor de vervanging van de nog ontbrekende achttien toestellen bestemde geld op een grote hoop zou worden gegooid en aan de meest kansloze ontwikkelingen van nieuwe civiele én militaire vliegtuigtypes zou worden besteed.

Een derde probleem was de enorme vaagheid waarmee uit verschillende hoofdsteden initiatieven op dit gebied werden gelanceerd. Een voorstel van de Europese commissaris Altiero

Spinelli was in Londen, Parijs en Bonn slecht gevallen. Vanuit deze hoofdsteden bestookten de grotere landen elkaar met nieuwe voorstellen die vooral tot doel hadden de eigen vliegtuigindustrie gunstig te positioneren. Een van de slachtoffers daarvan dreigde Fokker te worden. De deelname van Fokker aan het *Airbus*-project hing aan een zijden draad. Frankrijk wilde aan de deelname van Fokker een eind maken, Duitsland aarzelde. Om Duitsland over de streep te trekken had Gerrit Klapwijk, de president-directeur van Fokker, "een spits voorstel" opgesteld. Klapwijk wilde van Duitsland steun voor de voortzetting van Fokkers deelname aan het *Airbus*-project. In ruil voor die steun zou Fokker een deel van de coproductie uit het *F-16* project doorschuiven naar de fabrieken van zusteronderneming VFW in Bremen en Hamburg.

Een bijkomend probleem voor Fokker was dat de Fokkerfabriek op Schiphol-Oost onvoldoende ruimte bood aan de eindassemblage van de *F-16* toestellen. Eindassemblage in de Fokkerfabriek op Ypenburg bij Den Haag was wel mogelijk, maar riep bezwaren op. Het Fokkerpersoneel moest dan tussen Schiphol en Ypenburg gaan pendelen. Zo dichtbij steden als Den Haag, Delft en Rotterdam zou de geluidshinder tot problemen leiden "die men dan niet aan Fokker doch aan de luchtmacht zal toeschrijven."[14] Onderbrenging van de eindassemblage in de Fokkerfabriek in Woensdrecht stuitte op bezwaren van geheel andere orde. Zo dichtbij België zouden de Verenigde Staten weleens op de gedachte kunnen worden gebracht om het maar bij een eindassemblagelijn in West-Europa te laten.

Veel steun voor het uitspelen van de troefkaart van de *F-16* coproductie in de richting van Duitsland kreeg Fokker niet. In de zomer van 1976 liet het ministerie van Economische Zaken de Duitse autoriteiten weten gekant te zijn "tegen een grote uitbesteding van F-16 werk naar Duitsland."[15] Staatssecretaris Bram Stemerdink vond de brief van het ministerie van Economische Zaken niet afwijzend genoeg. Een reactie die in het licht van de toenemende kritiek uit de vakbeweging op de tegenprestatie van General Dynamics moet worden gezien. Op zaterdag 7 februari 1976 kreeg de vertegenwoordiger van General Dynamics in Den Haag, Frank W. Campbell, een verontrustend telefoontje van het hoofd luchtmachtvoorlichting, luitenant-kolonel Arie 'AP' de Jong. Die dag hadden zowel het Tweede Kamerlid Klaas de Vries als de voorzitter van de Industriebond van het NVV, Henk Vos, de alarmklok geluid over de tegenvallende compensatie van General Dynamics bij het *F-16* project. Van de in hun ogen door de Amerikanen beloofde 25.000 manjaren werkgelegenheid was nog maar de helft in kannen en kruiken. Als Nederland voor de *Viggen* had gekozen, zo luidde de redenering van Henk Vos, zou Nederland op 70.000 manjaren werkgelegenheid hebben kunnen rekenen.[16] De Vries gooide nog wat olie op het vuur door aan te kondigen dat "the Dutch Parliament will not accept a transfer of work to Germany." Henk Vos sprak de beschuldiging uit dat "through tricks the Americans have seen ways to escape these agreements [over voldoende compensatie]: 'The *F-16* is becoming the missed sale of the century." Dat het Nederlandse aandeel in de tegenprestaties dankzij allerlei foefjes onder de maat zou blijven, leek te worden bevestigd door de president-directeur van General Dynamics, David Lewis. Deze bezocht Den Haag op 23 februari 1976 en gaf toe dat "als de prijscalculatie voor bepaalde onderdelen in Nederland hoger uitkomt dan in Amerika en [die onderdelen] daar worden gebouwd, zodat minder werk hier het gevolg is."[17]

Het ministerie van Economische Zaken had nogal wat moeite om precies na te gaan hoeveel van de in het vooruitzicht gestelde werkgelegenheid op dat moment inderdaad was vastgelegd in spijkerharde afspraken met de Amerikanen. Op 11 februari 1976 stuurde Economische Zaken aan de bij de coproductie betrokken bedrijven een telex met het verzoek een gedetailleerde opgave te verstrekken van de reeds aangegane en nog te verwachten werkgelegenheid bij deze bedrijven als uitvloeisel van de coproductie. Pas maanden later, op 4 november 1976, wist het ministerie van Economische Zaken aan de minister van Defensie een opgave te verstrekken.[18] Op dat moment lag een aantal van 11.200 manjaren werkgelegenheid vast en was uitzicht op nog eens 2.580 manjaren. Aantallen die ver achterbleven bij wat bij het besluit voor de keuze

van de *F-16* in de ministerraad van 23 mei 1975 de verwachting was. Vier maanden later werd de Tweede Kamer bericht dat 86 procent van de toegezegde compensatie was vastgelegd. Het ging daarbij om 11.000 tot 11.600 manjaren.[19] Tachtig procent van de werkgelegenheid was op dat moment terechtgekomen bij Fokker.[20] Geen wonder dat president-directeur Gerrit Klapwijk zijn tevredenheid over het aandeel van Fokker in de coproductie aan iedereen liet weten die het horen wilde.[21]

Op 23 juni 1976 kwamen voor het eerst in Londen vertegenwoordigers van de luchtmachten van een aantal landen bijeen om te bezien of voor de volgende vervanging van verouderde gevechtsvliegtuigen een Europese opvolger tot de mogelijkheden behoorde.[22] Het betrof hier besprekingen in de 'Ad Hoc Group on a Tactical Combat Aircraft' onder de paraplu van de 'Independent European Programme Group', een nieuw overleg tussen België, Duitsland, Frankrijk, Groot-Britannië en Nederland. "Resultaat kon daarbij niet worden geboekt", aldus Hidma.[23] De drie Europese *NAVO*-landen met een eigen ontwerp- en ontwikkelcapaciteit voor zulke vliegtuigen hadden hun handen vol aan het *MRCA*-project en Frankrijk was net begonnen met de ontwikkeling van de *Mirage-2000*, een toestel dat voor de luchtmacht "geen voordelen boven de *F-16*" bood.[24] Kort na de keuze voor de *F-16* door de vier Europese landen had Frankrijk de ontwikkeling van de *Avion de Combat Futur* gestaakt. Nog vijf keer kwamen de luchtmachtspecialisten in Londen bijeen. Op 23 augustus 1977 voor de laatste keer.[25] Duitsland maakte geen haast met de vervanging van zijn *F-4 Phantom*vliegtuigen en ook Groot-Brittannië was nog lang niet toe aan een beslissing over de vervanging van de *Harriers* en *Jaguars*. Gezien de geringe haast bij de Duitsers en de Britten "kan een nieuwe gezamenlijke Europese jachtbommenwerper – als een programma daarvoor tot stand komt – niet voor omstreeks 1990 in dienst worden gesteld. In ieder geval zal een dergelijk vliegtuigtype duidelijk te laat beschikbaar komen om te kunnen dienen als sluitsteen van de vervanging van de vijf *Starfighter*-squadrons van de Koninklijke luchtmacht, die plaats moet vinden van medio 1979 tot medio 1984, in een tempo van gemiddeld één squadron per jaar."[26]

Of de luchtmachtvertegenwoordigers rouwig waren over het als een nachtkaars uitgaan van de door hun politieke meesters in gang gezette zoektocht naar een nieuw Europees gevechtsvliegtuig mag ernstig worden betwijfeld. In die kringen bestond grote scepsis over de van zo'n ontwikkeling en aanschaf te verwachten impuls voor de Europese luchtvaartindustrie. In de negen landen van de Europese Economische Gemeenschap had de luchtvaartindustrie een omzet van ongeveer zeven miljard dollar en ruim 400.000 werknemers, in de Verenigde Staten ging het om bijna het drievoudige.[27] Zou een Europees toestel niet kunnen worden ontwikkeld, geproduceerd en aangeschaft, dan zou dat slechts vier procent van de omzet in de luchtvaartindustrie in de negen landen van de Europese Economische Gemeenschap uitmaken.

Politiek gezien bleef het nachtkaarsje van de Europese opvolger van de *NF-5* toestellen nog even flakkeren. Bij zijn aantreden als staatssecretaris van Defensie begin 1978 ging Wim van Eekelen er nog vanuit dat "intensief moet worden afgewogen in hoeverre de optie op de *F-16*, op het laatste *F-16* squadron, zal worden gerealiseerd, danwel dat de daarvoor benodigde gelden in een gezamenlijke Europese ontwikkeling van een vliegtuig zullen moeten worden gestoken. Zaken dus, die op betrekkelijk korte termijn beslissingen zullen vergen."[28] Op betrekkelijk korte termijn, want vóór 31 mei 1978 zou over deze optie moeten worden beslist. Maar het was ook een beslissing waarvan de uitkomst bij voorbaat vaststond. "De vooruitzichten voor een Europese mogelijkheid waren beperkt. Dat wordt nooit wat", zo blikte Van Eekelen later terug op de kansen voor een nieuw Europees toestel.[29] In de Tweede Kamer gaf Van Eekelen al aan wat de kansen op verwezenlijking van de Europese optie waren: "deze ontwikkeling kan echter, zoals het zich nu laat aanzien, niet in aanmerking komen voor realisering van de genoemde optie, mede gezien de beslissingstermijn van mei van dit jaar."[30]

Minister Vredeling had bij het besluit in de ministerraad over de keuze van de *F-16* aangegeven dat de invulling van de optie op de achttien resterende toestellen een besluit van de ministerraad zou vergen. Willem Scholten, die de al spoedig afgetreden Roelof Kruisinga was opgevolgd, gaf een nogal oppervlakkige invulling van die toezegging van zijn ambtsvoorganger. Op 21 april 1978 gebruikte minister Scholten in de ministerraad de rondvraag om aan te kondigen dat "spoedig een beslissing kan worden genomen om alsnog de 18 *F-16* toestellen aan te schaffen. Indien hier te lang mee wordt gewacht, zal dit financiële consequenties hebben."[31] De keuze voor de *F-16* lag vast: "de Europese jagerbommenwerper zal er echter voorlopig niet komen." Op 16 mei 1978 stuurde staatssecretaris Van Eekelen de ministerraad een kopie van de brief die "ik heden aan de Vaste Commissie voor Defensie van de Tweede Kamer heb gezonden." Op het aanbiedingsformulier onder punt 15 (Gevolgen voor de rijksbegroting op korte of lange termijn voor de meerjarenramingen, voor de sociale lasten, eventuele financiële gevolgen voor publiekrechtelijke lichamen of betrokken instellingen) had Van Eekelen laten invullen "niet van toepassing".[32]

Dat laatste was maar gedeeltelijk waar. Het wegvallen van de Europese optie werd binnen en buiten de Tweede Kamer niet bestreden. Het tweede argument om eventueel af te zien van het omzetten van de optie in een definitieve bestelling ging volgens Van Eekelen ook niet op. Weliswaar werd in het situatierapport alleen nog de plafondprijs, de 'not-to-exceed- prijs', genoemd en werd stilzwijgend afscheid genomen van de lagere 'most probable-prijs'. Maar daar stond tegenover dat er "thans geen reden meer is om een grote financiële veiligheidsmarge te handhaven."[33]

Als daartegenover zou worden afgezien van de optie, zou Nederland worden opgezadeld met "een prijsverhoging voor de resterende Europese *F-16* vliegtuigen". "Een door Nederland veroorzaakte verhoging van de NTE ('not-to-exceed') prijs moet worden betaald over alle Europese toestellen." Om wat voor bedrag het hier ging "zou slechts kunnen worden bepaald door een nieuwe arbeidsintensieve onderhandelingsronde tussen de regeringen en de deelnemende industrieën." Zonder zoveel woorden te gebruiken: een weinig hoopvol vooruitzicht. Ook zouden de Nederlandse aanspraken op compensatie en coproductie "recht evenredig daarmee afnemen."

Pas in het overleg met de Vaste Commissie voor Defensie van de Tweede Kamer kwam de aap uit de mouw. Als Nederland alsnog zou afzien van de aanschaf van de achttien toestellen, dan zou de prijs van de eerder aangeschafte 84 toestellen stijgen. Bovendien zou compensatie moeten worden geboden aan de drie overige landen. "Minder bestellen zou trouwens ook minder financiële ruimte scheppen dan op het eerste gezicht mogelijk lijkt", zo hield Van Eekelen de Kamerleden voor. "Men kan er dus achttien bestellen en betalen, of men kan er geen bestellen en toch acht betalen", aldus Van Eekelen. Het D66-kamerlid Laurens Jan Brinkhorst concludeerde daarom dat "kennelijk destijds de optie zo geformuleerd is dat het niet-opnemen nooit tot de reële mogelijkheden heeft gehoord, gezien de daaraan verbonden kosten." Verder wilde Brinkhorst dat "in het vervolg ook niet meer zulke opties worden genomen, omdat er niet een echte keuzevrijheid mee geschapen wordt." Minister Scholten was het eens met deze conclusies van Brinkhorst.[34] En daarmee ging het kaarsje definitief uit, want de Tweede Kamer legde zich neer bij de optie. De Nederlandse luchtmacht kreeg nog eens achttien *F-16* toestellen.

13.4 De vervolgbestelling

De nu volledige bestelling van 102 *F-16* toestellen zou in de periode van juni 1979 tot halverwege 1984 worden afgeleverd.[35] Vanaf 1985 waren de *NF-5* toestellen toe aan vervanging. Bovendien was voor de eerste bestelling van 102 *F-16* toestellen nog geen voorziening getroffen voor het aanvullen van wat in luchtmachttaal 'vredesverliezen' worden genoemd. Daaronder worden ongelukken met *F-16* toestellen tijdens oefenvluchten verstaan.

"Het was duidelijk dat een poging tot een aanvullende bestelling te komen vroeg genoeg moest worden ondernomen om de industriële continuïteit te kunnen handhaven", aldus Hidma. Het aandringen van de luchtmacht om al begin 1980 de tweede bestelling van *F-16* toestellen te plaatsen verklaarde de luchtmachtofficier uit industriepolitieke redenen.

Naar buiten toe liet de luchtmacht weten "de invoering van een nieuw vliegtuigtype wel te kunnen verwerken in twee fasen met een interval daartussen, doch de Nederlandse industrieën die deelnemen aan de *F-16*-onderdelenproductie en –assemblage kunnen die werkzaamheden niet enige tijd stilleggen en vervolgens weer opvatten zonder grote nadelen voor kwaliteit en prijs." 'Vroeg genoeg' betekende "ongeveer drie en een half jaar tevoren", dat wil zeggen eind 1980 moest een besluit worden genomen over een aanvullende bestelling. Maar intern speelden deze industriepolitieke overwegingen een veel minder prominente rol dan naar buiten werd aangegeven. In het eerste ontwerp voor een nota aan de Tweede Kamer over deze tweede bestelling schetste de luchtmacht de achtergronden van de nieuwe aanschaf.[36] En die lagen niet in het verlengde van de belangen van Fokker.

Voor de eerste 102 *F-16* toestellen ging de luchtmacht ervan uit dat die in de eerste vijf jaren van hun instroming in de operationele squadrons in totaal 50.000 vlieguren zouden maken. Vanaf 1984 zouden jaarlijks over een periode van vijftien jaar per squadron 4.000 vlieguren nodig zijn, in totaal dus 300.000 uren. In 1999 was het einde van de levensduur van de eerste 102 *F-16* toestellen voorzien. In totaal zouden deze 102 toestellen dan 350.000 vlieguren hebben gevlogen over een periode van vijftien tot twintig jaar, oftewel elk jaar 200 vlieguren per *F-16*.

Voor de invoeringsperiode tussen 1979 en 1984 werd rekening gehouden met een ongevallenratio van 1,2 toestel per 10.000 vlieguren. Dat zou betekenen dat in deze periode zes *F-16* toestellen volgens de berekeningen van de luchtmacht zouden verloren gaan. Daarna werd een ongevallenratio van 0,8 per 10.000 vlieguren gehanteerd. En dat betekende weer een verlies van 24 toestellen over de periode tussen 1984 en 1999. In totaal waren dus dertig toestellen benodigd om de squadrons van de luchtmacht op sterkte te houden.

Strikt genomen stond de vervanging van de *NF-5* los van de aanvullende bestelling van *F-16* toestellen. De eerste *NF-5* was in 1969 aan de luchtmacht afgeleverd. Van de 105 *NF-5* toestellen waren in tien jaar tijd elf verongelukt. De taken van de resterende *NF-5* toestellen hielden het verlenen van conventionele tactische steun aan de geallieerde grondstrijdkrachten en het daarbij verkrijgen en handhaven van luchtoverwicht in. Aan deze taken en aan het aantal benodigde toestellen (vier squadrons van elk achttien toestellen) mocht geen afbreuk worden gedaan "gelet op de onevenwichtige conventionele krachtsverhoudingen tussen *NAVO* en Warschaupact en de weinig bemoedigende trend daarin voor de toekomst."[37]

De *NF-5* moest dan ook dringend worden vervangen vanwege "de tactische veroudering van de *NF-5* of – anders gezegd – uit de technologische en operationele vooruitgang bij de potentiële tegenstanders en bij de bondgenoten."

Bij de voorbereiding van de keuze voor een opvolger van de *NF-5* dook de luchtmacht weer in de nog steeds geheime taakspecialisatiestudie van de *NAVO*. Ook de opvolger van de *NF-5* moest aan de eisen voldoen die de *NAVO* bij de vaststelling van de taakspecialisatiestudie had gehanteerd. Bij de opvolger van de *NF-5* golden "alle overwegingen die hiervoor zijn gegeven in 1975 tijdens de debatten over de vervanging van de *Starfighter* in de luchtmacht." Die waren "onverminderd geldig voor de vervanging van de *NF-5*." Zodoende was "de *F-16* een op de voorgrond tredende kandidaat, waarvan de geschiktheid voor de taak reeds vaststaat." En dat had alles te maken met de "inherente voordelen van de *F-16* als opvolger van de *NF-5* in de luchtmacht, die voortvloeien uit het feit dat dit vliegtuigtype wordt gebruikt als opvolger van de

Starfighter in de luchtmacht." Met daarnaast ook nog eens een grotendeels ontbreken van enige serieuze concurrent van de *F-16* als vervanger van de *NF-5*: "naast de *F-16* zijn er slechts weinig jagerbommenwerpers die omstreeks het midden van de tachtiger jaren leverbaar zijn, als modern kunnen worden beschouwd en die niet reeds op het eerste gezicht als te kostbaar moeten worden aangemerkt."

Zodoende kwam de luchtmacht tot de conclusie dat moest worden overgegaan tot de aanschaf van dertig *F-16* toestellen ter compensatie van te verwachten verliezen van de eerder bestelde 102 toestellen. Verder zouden de vier squadrons *NF-5* toestellen moeten worden vervangen door 64 nieuwe toestellen, ook *F-16* vliegtuigen. Ten slotte zouden ook de vredesverliezen voor de vervanging van de *NF-5* benodigde toestellen moeten worden aangeschaft. Daarbij ging het om zeventien toestellen. In totaal 111 *F-16* vliegtuigen.

De belangen van de Nederlandse industrie kwamen in de aanpak van de luchtmacht pas om de hoek kijken op een in de tijd verder liggend moment, namelijk om deze nieuwe bestelling ook praktisch mogelijk te maken. Fokker nam de eindassemblage van de 102 Nederlandse en 72 Noorse *F-16* toestellen uit de eerste in 1975 besloten bestelling voor zijn rekening. De eindassemblage bij Fokker op zijn vestiging op Schiphol zou "tot een einde komen met de laatste aflevering in juni 1984, tenzij Nederland (en/of Noorwegen) een vervolgbestelling plaatst." Niet de belangen van Fokker, maar de financiële gevolgen waren daarbij voor de luchtmacht doorslaggevend. Het tijdelijk stilleggen van de eindassemblage bij Fokker zou de stuksprijs van de *F-16* met driehonderdduizend gulden verhogen.

Daar stond tegenover dat voor *F-16* toestellen in een vervolgbestelling geen bijdrage aan de ontwikkelingskosten meer hoefde te worden betaald. Voor de luchtmacht had aanschaf van de *F-16* een groot aantal financiële voordelen. De bij de invoering van een nieuw toestel vereiste typegebonden opleiding en kadervorming was niet nodig. Van de aanschaf van depotuitrusting voor het onderhoud van motoren, instrumenten, elektronica en dergelijke kon worden afgezien.

Voor Fokker en de andere bij de coproductie van de eerste bestelling betrokken Nederlandse bedrijven zat er echter niet veel compensatie voor deze tweede megaorder in het vat. De coproductie was verdeeld op grond van een vaste verdeelsleutel: zestig procent van de productie was in Amerikaanse handen. België nam voor dertien procent, Noorwegen voor acht, Denemarken voor zeven en Nederland voor twaalf procent deel aan de productie van de 348 door deze vier landen bestelde *F-16* toestellen. Het Nederlandse aandeel van twaalf procent had betrekking op het produceren van onderdelen voor 564 *F-16* toestellen en de eindassemblage van 174 toestellen.

Bij een vervolgorder waren drie mogelijkheden. De eerste mogelijkheid was om naast het al bestaande Amerikaanse aandeel van zestig procent de Amerikanen te vragen ook het tot dan toe bij België, Denemarken en Noorwegen horende deel voor hun rekening te nemen. In ruil daarvoor zou Nederland op een korting van de stuksprijs van de *F-16* van ongeveer tien procent kunnen rekenen. De tweede mogelijkheid was om in de Verenigde Staten de 111 *F-16* toestellen van de plank te kopen. Daarmee zou de prijs van de *F-16* toestellen met een vijfde lager komen te liggen. Voor de volledige vervolgbestelling zou dan 1,7 miljard gulden benodigd zijn, vierhonderd miljoen minder dan bij voortzetting van de coproductie met de Verenigde Staten en de drie andere West-Europese landen. Het probleem bij het bewandelen van deze twee wegen was dat "Nederland verweten zal worden het initiatief te hebben genomen om het (goed functionerende) samenwerkingsverband van vijf landen te doorbreken."[38]

Daarom was sprake van een derde mogelijkheid: voortzetting van de tot dan toe gebruikelijke verdeling van de coproductie tussen de vijf landen van het *F-16* project. Het nadeel van deze mogelijkheid was dat Nederland voor de vervolgbestelling slechts op twaalf procent

compensatie van het aanschafbedrag van 2,1 miljard gulden kon rekenen. De andere landen zouden gewoon blijven meeprofiteren van deze Nederlandse vervolgbestelling zonder dat zij daar iets tegenover hoefden te stellen. De luchtmacht schermde wel met de mogelijkheid van inschakeling van de Nederlandse industrie bij vervolgbestellingen door België, Denemarken en Noorwegen, maar daar is nimmer sprake van geweest.[39] Ook ging de luchtmacht ervan uit dat met de Verenigde Staten zou kunnen worden onderhandeld "om te bereiken dat in ruil daarvoor de Nederlandse industrie een groter aantal componenten toelevert dan hetgeen thans is overeengekomen. Dit zou het compensatiepercentage van een vervolgbestelling duidelijk kunnen verhogen."

De luchtmacht koos voor het bereiken van deze voordelen echter niet de sterkste onderhandelingspositie. Zo wilde de luchtmacht afzien van het vragen van offertes bij andere fabrikanten. Het prijsverschil tussen de *F-16* en de andere mogelijke vervangers (*Tornado*, *F-18* en *Mirage-2000*) was zo groot "dat een formele offerte voor de naaste concurrent overbodig is."[40] In plaats van het op tafel leggen van een mogelijke vervolgbestelling van 111 *F-16* toestellen wilde de luchtmacht de vervolgbestelling opknippen in kleinere, jaarlijkse bestellingen van maximaal 24 *F-16* toestellen. Ook daar prevaleerden interne luchtmachtbelangen boven de meer algemene industriepolitieke belangen: "zulks is noodzakelijk omdat een afnametempo van meer dan twee per maand niet binnen de luchtmachtbegroting zou kunnen worden ingepast."[41] Volgens de luchtmacht was het voordeel van de jaarlijkse beslissingen "dat de *F-16* aanschaffing van jaar tot jaar bijstuurbaar blijft waardoor ook een eventuele Europese optie zo lang mogelijk wordt opengehouden."

Staatssecretaris Wim van Eekelen zette vaart achter de aanschaf van de 111 *F-16* toestellen. Op 7 januari 1980 moest de nota van de luchtmacht met een aanbiedingsbrief van de minister en staatssecretaris van Defensie bij de ministerraad worden ingediend. Op 18 januari 1980 zou de ministerraad dan over de aanschaf kunnen beslissen. Op 21 februari 1980 zou met een bespreking in de Vaste Commissie voor Defensie van de Tweede Kamer de laatste horde op weg naar de bestelling worden genomen. Het liep anders. Het kabinet Van Agt/Wiegel had te maken met financieel-economische problemen en een oplopend financieringstekort. In juni 1978 werden diepingrijpende maatregelen aangekondigd in de nota *Bestek 81*. In drie jaar tijd zou 'een ombuigingsoperatie' de overheidsuitgaven met tien miljard gulden moeten verminderen. Daarvan zou 6,5 miljard gulden afgaan van de uitgaven voor sociale zekerheid. Het restant zou bij de verschillende ministeries worden bijeengeharkt. Dat ging niet van een leien dak. De minister van Financiën, Frans Andriessen, kwam in 1979 onder steeds grotere druk te staan van de 'spending departments' om onder de 'bijstellingen in de rijksbegroting' uit te komen. Ondanks de als gevolg van de tweede oliecrisis toegenomen aardgasbaten bleek ook in dat kabinet dat "al etend de honger nog kan toenemen."[42] Toen met name de ministers van Sociale Zaken en van Onderwijs zich bleven verzetten tegen de bezuinigingen, trad Andriessen op 22 februari 1980 af.

De behandeling van de miljardenorder vond hierdoor pas op 13 maart 1980 plaats. Veel discussie over de bestelling was er in de ministerraad niet. De minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, Pieter Beelaerts van Blokland, vroeg zich af "of het nodig is om reeds dit jaar te beslissen over de bestelling die pas in 1984 gevolgen zal hebben."[43] In de Vaste Kamercommissie op 16 april 1980 werd verder geborduurd op dat thema. Minister Willem Scholten en staatssecretaris Wim van Eekelen wezen erop dat de op dat moment aan de gang zijnde discussie over bezuinigingen op de rijksbegroting los moest worden gezien van de langetermijnplanning van het ministerie van Defensie, die met deze bestelling aan de orde was.[44] Ze verzwegen dat de publicatie van deze tweede megaorder tot 26 maart 1980 was opgehouden om niet samen te vallen met de in het kabinet woedende discussie over verdere bezuinigingen. Lastiger waren de vragen naar het hoe en waarom van zoveel overheidssteun aan Fokker. Het in coproductie afleveren van de 111 *F-16* toestellen zou 400 miljoen gulden meer

kosten dan het rechtstreeks van General Dynamics kopen van deze toestellen. Daarnaast speelde op dat moment een beslissing over een verzoek van Fokker om met overheidsgelden de ontwikkeling van een nieuw burgervliegtuig, de *F-29*, te financieren. Het zou daarbij gaan om een bedrag tussen de 500 en 600 miljoen gulden. Dat was nou echt een zaak die "zal overgebracht worden aan de Minister van Economische Zaken."[45]

Verschillende leden plaatsten kanttekeningen bij het grote aantal toestellen dat zou worden aangeschaft om vredesverliezen te compenseren. Ervan uitgaande dat de *F-16* een technisch en operationeel gezien beter toestel was dan de *NF-5* lag de vraag voor de hand of in feite door de aanschaf van deze *F-16* toestellen sprake zou zijn van taakverschuiving, dan wel taakverzwaring.

Eén vraag liet minister Scholten onbeantwoord. De vraag "of het *F-16* programma als gevolg van inflatie veel duurder aan het worden was dan bij de aanvang in 1975 was aangenomen." De minister beloofde met een schriftelijke reactie te komen.[46] Het zou de eerste lus in een eindeloze gordiaanse knoop worden.

13.5 De configuratiegroei van de F-16

Ruim een jaar na het besluit tot aanschaf van de *F-16* en nog drie jaar voordat de eerste *F-16* zou worden afgeleverd organiseerde de luchtmacht een briefing voor de minister van Defensie. Vredeling vuurde twee vragen op de leiding van de luchtmacht af. Zijn eerste vraag was wat de "financiële druk zou zijn om tot invulling van de optie van de resterende achttien *F-16* toestellen over te gaan".[47] Het antwoord op die vraag was dat "naarmate het programma vordert, de onnauwkeurigheden en onzekerheden verminderen en er geen reden is om aan te nemen dat de beslissing over de optie op achttien toestellen niet tijdig verantwoord kan worden genomen." Absolute zekerheid kon en wilde de leiding van de luchtmacht echter niet geven: "wel dient bedacht te worden dat ook op de uiterste datum van mei 1978 voor zeer veel belangrijke posten nog steeds sprake zal zijn van (meer nauwkeurige) voorcalculaties." De tweede vraag van Vredeling had betrekking op de afwijkingen van de Nederlandse uitvoering van de *F-16* ten opzichte van de standaarduitvoering van de opvolger van de *Starfighter*. De reactie van de luchtmacht was dat het aantal afwijkingen "tot op heden nihil" was. Het commentaar van de minister van Defensie leidde achteraf tot grote consternatie binnen de luchtmacht: "Dat zal altijd nihil moeten blijven. Is de luchtmacht daarmee akkoord?" Zijn opmerking en vraag gingen volledig langs de aanwezige luchtmachtofficieren heen.[48]

Toen dezelfde vraag nauwelijks een jaar later bij de behandeling van de defensiebegroting in de Eerste Kamer werd gesteld luidde het antwoord: "ten aanzien van de vliegtuigbewapening en –uitrusting geldt dat eveneens de uitgangspunten van de Defensienota 1974 worden gevolgd met dien verstande dat deze wapensystemen uiteraard moeten worden aangepast aan de technische en operationele ontwikkelingen die zich op dit gebied voordoen."[49]

Aan het eind van de jaren zeventig en het begin van de jaren tachtig werd de *NAVO* geconfronteerd met een nieuwe, onafwendbare dreiging. In deze periode was sprake van een "relentless pace of the Soviet build-up, both in terms of added force structure and improved armaments, outmach[ing] Alliance defence efforts throughout the 1970s".[50] De betekenis daarvan lag in de mogelijkheid van de Sovjet-Unie en de andere lidstaten van het Warschaupact om door de voorwaartse bondgenootschappelijke verdediging heen te breken en met een snelle opmars tot ver in het achterland van de *NAVO* een volledige mobilisatie van de strijdkrachten van de Europese landen en versterkingen uit de Verenigde Staten te voorkomen. Dat zou leiden tot een snelle militaire en politieke ineenstorting en overgave. Te land zouden de eerste aanvalsgolven van het Warschaupact de voorwaartse bondgenootschappelijke verdediging vastpinnen en vernietigen. Een tweede aanvalsgolf zou diep doordringen en de mogelijkheid tot

versterkingen van de voorwaartse verdediging teniet doen. Tegelijkertijd zouden de luchtstrijdkrachten van het Warschaupact vliegvelden, grond-gebonden luchtverdedigingssystemen, kernwapenopslagplaatsen en commandovoeringssystemen uitschakelen.

Deze dreiging was van grote betekenis voor de geloofwaardigheid van de bondgenootschappelijke strategie van het aangepaste antwoord. Met een verandering in de geldende doctrine van de Amerikaanse strijdkrachten en dankzij het gebruik van 'emerging technologies' beschikte de *NAVO* over een antwoord op deze dreigende uitholling van de strategie van de 'flexible response'. De Amerikaanse landmacht had het 'AirLand Battle'-concept bedacht als nieuwe doctrine. In het *NAVO*-hoofdkwartier in het Belgische Mons was het 'Follow-on Forces Attack' (*FOFA*)-concept uitgewerkt. In beide concepten lag de nadruk op de uitschakeling van de op de eerste aanval volgende aanvalsgolven met versterkte en met extra materieel uitgeruste divisies van het Warschaupact.

De twee nieuwe concepten, met name *FOFA*, vormden de ondergrond voor een herbezinning op de voor de bondgenootschappelijke verdediging benodigde middelen. De Amerikaanse opperbevelhebber in Europa, generaal Bernard Rogers, had daarvoor het 'conceptual military framework' ontwikkeld, een tot na het jaar 2000 reikende visie op de 'long-term defence planning' van de *NAVO*. In het nieuwe raamwerk van generaal Rogers lag de nadruk op luchtstrijdkrachten: "de *NAVO* heeft daarom, behalve aan een goed inlichtingen- en waarschuwingsorgaan, vooral behoefte aan strijdkrachten met een hoge paraatheid, die vrijwel onmiddellijk kunnen reageren. Luchtstrijdkrachten met hun hoge graad van paraatheid en hun vermogen snel en flexibel op te treden zijn dan ook *bij uitstek* [cursivering BK] geschikt om aan de realisatie van de genoemde militaire acties een fundamentele bijdrage te leveren."[51] Voortaan zouden de gevechtsvliegtuigen van de Koninklijke luchtmacht "een *diversiteit* [cursivering Satter, Breeschoten en Droste] van taken moeten en kunnen uitvoeren.":

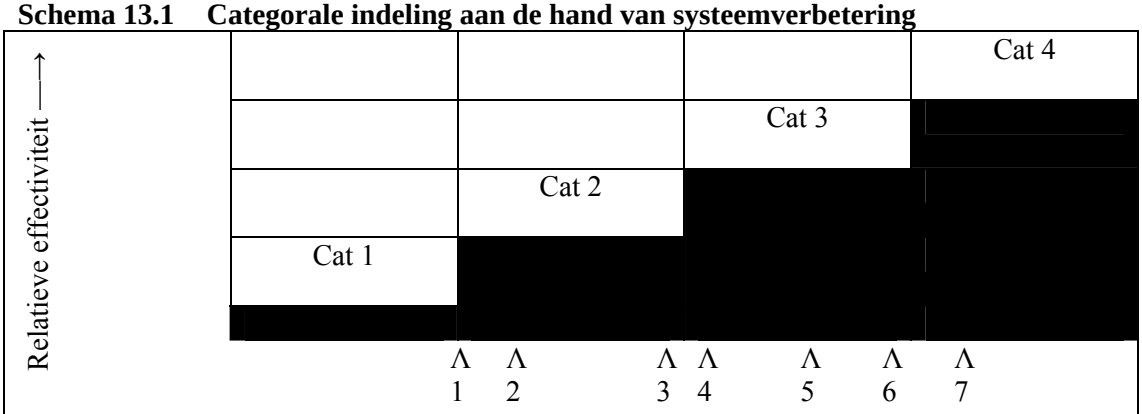
- defensive counter air (DCA), de klassieke luchtverdedigingstaak;
- offensive counter air (OCA), het neutraliseren van de vijandelijke luchtstrijdkrachten (vliegtuigen, radars, enzovoorts) op de thuisbases;
- air interdiction (AI), het neutraliseren van vijandelijke grondstrijdkrachten en het industriële potentieel van de tegenstander;
- offensive air support (OAS), het neutraliseren van vijandelijke grondstrijdkrachten, die reeds in het gevecht zijn betrokken, dan wel op zeer korte termijn erbij zullen worden betrokken;
- tactical air support of maritime operations (TASMO), het ondersteunen van de operaties van de zeestrijdkrachten, zowel met luchtverdedigings- als met offensieve operaties;
- supporting air operations (SAO), een conglomeraat van operaties en elektronische oorlogvoering, die de hierboven genoemde taken ondersteunen.

Voor deze grote verscheidenheid aan taken werden geavanceerde wapensystemen noodzakelijk geacht. Die waren echter in onvoldoende mate beschikbaar, zodat "ter ondersteuning van deze operaties ook vliegtuigen moeten worden ingezet, die niet voor de specifieke taak zijn uitgerust, maar een noodzakelijke aanvulling vormen op de schaarse, op taak gespecialiseerde middelen."[52]

Daarmee werd van de taakspecialisatiestudie van de *NAVO* en de daarin voor de luchtmacht opgenomen taken afscheid genomen. Dat afscheid werd in de optiek van de luchtmacht ruimschoots gecompenseerd door een lonkend alternatief. Zou immers worden afgezien van "meerzijdig inzetbare wapensystemen en bemanningen", dan zou de afhankelijkheid van kernwapens toenemen. Dat was in de jaren tachtig in Nederland onbespreekbaar. Veel meer lag het in de lijn van deze ontwikkelingen om de *F-16* aan te passen en bewapening, uitrusting en

training op een hoger plan te plaatsen. De luchtmacht had met het oog daarop het vizier gericht op een verdere ontwikkeling van de *F-16* van een gevechtsvliegtuig uit de eerste categorie naar de derde, later zelfs vierde categorie. Wat daarmee wordt bedoeld, kan het best in een figuur worden weergegeven.

Schema 13.1 Categorale indeling aan de hand van systeemverbetering



Systeemverbetering ⟶

1 Computing sight: Fire control radar; Inertial platforms
2 F-16 Block-15 (huidige KLu-standaard)
3 F-16 + OCU (F-16 met Operational capability update)
4 AWX Air/Air; NWX (FLIR NVG)
5 F-16C
6 F-16C + Lantirn (nieuwste USAF-standaard + 100% nachtcapaciteit)
7 AWX Air/Air multishot; AWX Air Ground

Bron: Militaire Spectator, januari 1986

De nieuwe diversiteit aan taken voor de *F-16* gevechtsvliegtuigen leidde in vliegende vaart tot een reeks aanpassingen in de configuratie. Was bij de vervanging van de *Starfighter* nog afgezien van een vliegtuig dat een reeks van uiteenlopende taken kon vervullen, in de jaren tachtig waren de geesten rijp voor een groot aantal modificaties die de F-16 een 'swing-role' gaven waarmee verschillende taken kunnen worden uitgevoerd "zonder dat daarbij wordt gestreefd voor deze vliegtuigen een daadwerkelijke 'multi-role' capaciteit te verwerven."[53]

De eerste stap daartoe werd gezet in het begin van de jaren tachtig. De eerste *F-16* werd in juni 1979 aan de luchtmacht overgedragen. De aflevering verliep in blokken. Per uitvoering werd zo'n 'Block' aangeduid met een nummer. De eerste 01 en 05 'Blocks' werden na aflevering gemodificeerd en op het niveau van 'Block 10' gebracht. Naast een nieuwe generator bestond deze aanpassing uit 'Pacer Smoke', een programma waarmee de bevestigingspunten van bepaalde apparatuur werd vervangen, omdat scheurvorming in deze ophangingen was vastgesteld. Met deze aanpassingen werden dus enkele kinderziektes verholpen.

Een kwalitatieve sprong werd gemaakt door deel te nemen aan het Amerikaanse 'Multi Stage Improvement Program 1', dat de versteviging van de vleugels en extra bekabeling voor het vliegtuiginstrumentarium en nieuwe wapensystemen inhield om het vliegtuig te benutten voor verdere groei aan taken en mogelijkheden. "Het valt niet meer precies te achterhalen op welke wijze de politieke leiding bij de besluitvorming over [deelname aan] MSIP stage-1 (ECP 0350) betrokken is geweest", stelde de luchtmacht achteraf vast.[54] Van de door minister Vredeling vastgelegde afspraak dat veranderingen in de uitvoering van de *F-16* ter goedkeuring aan de minister van Defensie zouden worden voorgelegd was geen sprake. Ook bij het aanbrengen van voorzieningen voor het uitvoeren van nucleaire taken moest de luchtmacht achteraf tekst en uitleg geven aan de politieke leiding van Defensie. Vredeling besloot om met het voortzetten

van deze nucleaire taak te wachten tot een volgend kabinet. Toen op 25 januari 1975 een groep demonstranten tegen de nucleaire taak van de vervanger van de *Starfighter* de straat optrok was Vredelings boodschap dat ze zes jaar te vroeg hun spandoeken hadden uitgerold. Hij wilde zich niet over iets drukmaken "wat later een koude omelet blijkt te zijn."[55] Toch werd besloten om de voorzieningen voor deze taak in de voor Nederland te produceren toestellen aan te brengen. De luchtmacht lichtte daarover wel Vredeling in, maar die gaf die kennis niet door aan zijn opvolger op 1 januari 1977, waardoor de nieuwe minister Bram Stemerdink, verrast reageerde toen hij hierachter kwam.[56] Nou stelden die voorzieningen niet veel voor. Het ging om extra beschermde bedrading om interferentie te voorkomen, aldus Hidma.[57] Een beetje software voor het vizier en een aparte schakelaar in de cockpit. De kernwapens konden aan dezelfde ophangpunten als de conventionele bommen worden opgehangen. Toen Stemerdink daar op 30 september 1977 achter kwam, was hij ontsteld dat Vredeling hem dat niet had verteld. Hij gaf opdracht uit alle in aanbouw zijnde toestellen de verdeeldoos, de 'nuclear remote indicator unit', te verwijderen.

De informatievoorziening aan de Tweede Kamer is op deze punten onvolledig geweest. Over de voorzieningen ten behoeve van de nucleaire taken werd de Tweede Kamer in het geheel niet ingelicht, ten aanzien van de technische voorbereidingen voor aanpassingen van het vliegtuiginstrumentarium en wapensystemen werd de Tweede Kamer op 16 april 1980 voorgehouden dat het takenpakket van de *F-16* toestellen niet zou worden uitgebreid.[58] Achteraf moet worden vastgesteld dat op dat moment of kort daarna de uitgaven ten behoeve van het 'Multi Stage Improvement Program 1', waarmee een bedrag van 21,2 miljoen gulden was gemoeid, door de luchtmacht waren goedgekeurd. "Op grond van de toen geldende regelgeving", aldus de luchtmacht, "is de Tweede Kamer niet ingelicht."[59]

Vanaf 1984 voerde de luchtmacht een groot aantal modificaties uit, die buiten het bestek van de *NAVO*-taakspecialisatiestudie vielen. Op 8 december 1983 kondigde staatssecretaris van Defensie Jan van Houwelingen de aanschaf aan van "een eerste bestelling van 900 *Sidewinder AIM-9L*" raketten.[60] Deze lucht-lucht geleide wapens behoorden tot de door minister Vredeling genoemde wapensystemen, die vanwege de taakspecialisatiestudie en de daarop mede berustende keuze voor de *F-16* niet hoefden te worden aangeschaft. In de aan Nederland toebedeelde luchtmachttaken kon daarvan worden afgezien en werd 150 miljoen gulden bespaard. In 1983 lag dat duidelijk anders. Scherpe onderhandelingen hadden geleid tot aanschafkosten die beperkt bleven tot 211 miljoen gulden, aldus staatssecretaris Van Houwelingen. Het ging hierbij om infrarood-geleide wapens, waarvan er in totaal 3.700 nodig zouden zijn. Aanschaf van radargeleide wapens voor de lucht-luchtbewapening was op dat moment, eind 1983, niet voorzien: "Door hun specifieke eigenschappen zijn radargeleide wapens thans wel nodig als een van de vormen van bewapening van vliegtuigen met een specifieke luchtverdedigingstaak. Maar in de huidige situatie en bij de geldende taakstelling kan voor de Nederlandse *F-16's* voorhands worden volstaan met infraroodgeleide wapens." Daarover straks meer.

Het eind 1985 opgestelde 'memorandum inzake Klu lange termijn planning voor wat betreft jachtvliegtuigen' opende de weg naar weer nieuwe aanpassingen.[61] Dit beleidsdocument betekende niet alleen de facto het einde van de *NAVO*-taakspecialisatiestudie voor het bepalen van de aard en omvang van de uitrusting van de *F-16* van de luchtmacht, maar ook was sprake van een "bijstelling van de eind 1983 verschenen Defensienota-1984".[62] De Defensienota van minister Job de Ruiter "was gebaseerd op uitgangspunten, gegevens en plannen van eind zeventiger begin tachtiger jaren. Inmiddels zijn natuurlijk diverse veranderingen opgetreden en hebben ontwikkelingen plaatsgevonden, die bijstelling van de Defensienota-1984 op zekere punten wenselijk en noodzakelijk maken."

Deze bijstellingen, nog geen twee jaren na de verschijning van de Defensienota, die pretendeerde een periode van tien jaren te bestrijken, hingen nauw samen met het Nederlandse geworstel met de plaatsing van 48 kruisvluchtwapens. Op 1 november 1985 nam het kabinet-Lubbers daarover een besluit. Zou Nederland overgaan tot plaatsing van 48 kruisvluchtwapens op de vliegbasis Woensdrecht, dan zouden twee nucleaire taken van de Nederlandse krijgsmacht worden beëindigd. Het ging daarbij om de nucleaire taak van de Orion-lange afstandspatrouillevliegtuigen van de marine en de nucleaire taak van twee *F-16* squadrons van de vliegbasis Volkel. Ter compensatie van deze afstoting zou Nederland de luchtverdedigingstaak van de *F-16* van de luchtmacht uitbreiden.[63] Deze uitbreiding lag in het verlengde van de plannen van de Amerikaanse opperbevelhebber van de *NAVO* in Europa in het kader van zijn 'conceptual military framework', maar was dus duidelijk afhankelijk gesteld van de plaatsing van kruisvluchtwapens op Nederlands grondgebied.

Als gevolg van het op 7 december 1987 gesloten INF-verdrag tussen de Verenigde Staten en de toenmalige Sovjet-Unie was echter van plaatsing van de kruisvluchtwapens geen sprake meer. Dat was geen beletsel om in de slagschaduw van deze wapenbeheersingsovereenkomst de verdere uitbreiding van de luchtverdedigingstaak van de Nederlandse *F-16* vliegtuigen ter hand te nemen.

Op 7 maart 1986 ging staatssecretaris Van Houwelingen akkoord met een omvangrijk modificatieprogramma, het 'Operational Capabilities Upgrade'- programma. Twee jaren nadat Van Houwelingen de Tweede Kamer had laten weten dat de aanschaf van radargeleide lucht-luchtwapens voorshands niet nodig was, werden de elektronica en bekabeling in de *F-16* toestellen aangelegd voor het gebruik van moderne radargeleide raketten tegen luchtdoelen. Daarvoor was het nodig de boordradar, de 'Fire Control Computer' en de 'Central Interface Unit' ingrijpend te wijzigen. Op 14 februari 1986 werd de Tweede Kamer over deze plannen ingelicht. Volgens Van Houwelingen had Nederland op dat moment nog niet besloten deel te nemen aan dit 'OCU'-programma, maar uit de evaluatie van de luchtmacht blijkt "dat met het OCU-programma belangrijke operationele aanpassingen hebben plaatsgevonden doch dat door de luchtmacht gedeeltelijk op de politieke besluitvorming is vooruitgelopen."[64]

In de jaren tachtig was de invoering van de *F-16* bij de luchtmacht nog in volle gang. Desalniettemin begon de discussie over de opvolging van dit meest moderne gevechtsvliegtuig. Tijdens een bezoek aan de luchtvaartshow op Farnborough in september 1984 deelde staatssecretaris Van Houwelingen mee "dat hij wilde bekijken of er mogelijkheden voor Nederland zouden zijn om deel te nemen aan het zogenaamde EFA-programma."[65] EFA is de afkorting van 'European Fighter Aircraft', een project van Frankrijk, Duitsland, Italië, Spanje en Groot-Brittannië, dat in 1995 een nieuw Europees gevechtsvliegtuig zou moeten opleveren. Een gezamenlijk project van Dassault, Aeritalia, CASA, MBB en British Aerospace, dat uiteindelijk in twee afzonderlijke projecten zou uiteenvallen. Frankrijk keerde zich samen met gedurende enige tijd Spanje van het EFA-project af en Dassault zette de ontwikkeling van de *Rafale* door. De Duitsers kwamen op 23 juli 1985 met een gedetailleerd ontwerp en kregen daarvoor de steun van Groot-Brittannië en Italië. Daarmee kozen deze landen voor het *Eurofighter*-project, waarbij Duitsland en Groot-Brittannië de leiding in handen kregen. Eind mei 1985 kondigde staatssecretaris Van Houwelingen aan dat hij op korte termijn zou willen besluiten over deelname aan het EFA-project, waaraan Nederland 700 miljoen gulden aan de ontwikkelingskosten zou moeten bijdragen.[66]

Een andere mogelijkheid was de *F-16* verder aan te passen en te moderniseren. Tot dat laatste werd besloten. In de begroting voor 1989 lichtte de politieke leiding van het ministerie van Defensie een tipje van de sluier.[67] Een jaar voor de val van de Berlijnse Muur werd onverkort vastgehouden aan een gitzwart scenario. "De strijdkrachten van het Warschaupact zijn in staat een strategisch offensief te beginnen waarbij verrassing een belangrijke rol speelt", zo begon de

paragraaf over de 'Lange-termijn visie jachtvliegtuigen'. Om het gevaar te keren waren "steeds meer [-] moderne, sterk gespecialiseerde vliegtuigen nodig. Aangezien die kostbaar zijn, zal slechts over een beperkt aantal toestellen kunnen worden beschikt. Daarom ook zijn gespecialiseerde vliegtuigen nodig, die, hoewel niet echt voor één taak uitgerust, de schaarse, in één taak gespecialiseerde vliegtuigen aanvullen, vooral voor operaties bij nacht en slecht weer." Met name de luchtverdediging kreeg een hogere prioriteit: "Sinds de jaren zeventig hebben de luchtstrijdkrachten van het Warschaupact zich meer offensief ontwikkeld. Niet alleen beschikken zij over specifieke lange-afstands jachtbommenwerpers, maar ook over tal van andere vliegtuigen, die zowel offensief als defensief kunnen worden ingezet. Dat dwingt de *NAVO* meer prioriteit te geven aan de eigen luchtverdediging." De *F-16* kon op dit vlak voor tegenwicht zorgen: "De *F-16* vliegtuigen van de luchtmacht zijn zeer geschikt voor de luchtverdedigingstaak, zodat de *NAVO* die vliegtuigen in toenemende mate ook hiervoor zal inzetten." Op korte termijn zou dan het "vliegtuiginstrumentarium en het wapenpakket" moeten worden verbeterd. Na 2000 zou van een andere situatie sprake zijn. Vanaf de eeuwwisseling zou de *F-16* moeten worden vervangen. Een mogelijke opvolger moest zijn opgewassen tegen de toenemende dreiging van "jachtvliegtuigen, ook die van de luchtstrijdkrachten van het Warschaupact, [die] tegen die tijd over technologieën beschikken die belangrijk beter zijn dan de huidige *F-16*." Maar zo'n opvolger was niet voorhanden: "Een aanvaardbaar alternatief lijken levensduurverlengende maatregelen."

Zo werd gekozen voor de 'Mid-Life Update' van de *F-16*. Dit programma kende verschillende onderdelen. Zoals bij elk vliegtuig ontstaan na verloop van tijd ook bij de *F-16* haarscheurtjes in de rompstukken. Om deze haarscheurwerking tegen te gaan maakte een 'Aircraft Structural Life Improvement Program' (Pacer Slip) deel uit van de 'Mid-Life Update'. Verder werden de motoren gereviseerd. Andere aanpassingen betroffen de verbetering van de vliegveiligheid: nieuwe elektronica en software voor een geavanceerd vriend-vijand herkenningssysteem, een nieuw waarschuwingssysteem tegen raketten en satelliet-navigatieapparatuur. De vliegvaardigheid werd verbeterd door een geheel nieuwe cockpit met daarin een nieuwe computer en betere radarwaarneming waardoor de *F-16* piloot verschillende doelen tegelijkertijd kan opsporen en uitschakelen.

Dankzij al deze verbeteringen en veranderingen kan de *F-16* ook onder slechte weersomstandigheden en 's nachts missies uitvoeren. Met de 'Mid-Life Update' werd niet alleen de operationele levensduur verlengd, maar nam ook de operationele gevechtswaarde toe. Dat bleek ook uit de invoering van enkele in 'defensietaal' genoemde 'MLU-gerelateerde'-projecten. Hierbij ging het om radargeleide lucht-luchtraketten, waarvan de eerste tweehonderd in 1995 werden besteld.[68] Een aanschaf die bij de keuze voor de *F-16* ondenkbaar was.

De *F-16* heeft zich door deze aanpassingen en modificaties ontwikkeld en deze ontwikkeling komt in onderstaand overzicht, dat in 1986 door de luchtmacht is gemaakt, tot uitdrukking. Het kompas van de taakspecialisatiestudie wees naar een uitvoering van de *F-16* in de eerste categorie, de *F-16* van nu is een gevechtsvliegtuig in de vierde, hoogste categorie. Los van al dan niet terechte overwegingen, die aan deze gestage verbetering ten grondslag hebben gelegen, was deze ontwikkeling tot een zo excellerend toestel in de besluitvorming over de aanschaf in 1975 niet voorzien. Deze ontwikkeling werd vastgelegd in een evaluatie van de luchtmacht van het *F-16* programma. Toen deze evaluatie werd gereedmaakt voor verzending aan de Tweede Kamer werd het zeven bladzijden tellende vijfde hoofdstuk ('Configuratiegroei') vervangen door twee paragrafen over infrastructuur en milieu.[69]

Schema 13.2 Luchtmachttaken en toename capaciteiten om deze taken uit te voeren

Hoofdtaken	Deeltaken	Categorieën middelen midden simpel → complex spectrum			
		1	2	3	4
DCA	- all weather intercept, multiple targets			x	x
	- all weather intercept, single target		x		
	- clear air mass intercept	x			
	- day only intercept				
OCA	- main operating base (mob)				x
	- sams / sead			x	x
	- dispersed operating base (dob)		x	x	
	- counter c-3 installations		x	x	
	- aircraft in the open	x			
AI	- deep interdiction				x
	- area targets				x
	- pin-point targets		x	x	
OAS	- close air support	x			
	- exploitation of interdiction (fofa)			x	x
	- battlefield air interdiction		x	x	
	- armed reconnaissance	x			
TASMO	- defensive / anti-air warfare	x	x	x	x
	- offensive / anti-surface warfare		x	x	x
SUPP. AIR OPS	- dedicated electronic warfare (ew)			x	x
	- tac recce/real-time - all wx				x
	- tac recce / near real-time-night			x	
	- tac recce / photo only - clear air		x		
	- tac recce / visual - day only	x			

Bron: Militaire Spectator, januari 1986

13.6 De prijs van de F-16

Met militaire precisie is de prijs van de Amerikaanse *F-16* toestellen na te gaan: de met de Nederlandse *F-16* toestellen vergelijkbare vliegtuigen kosten per stuk 34,1 miljoen dollar.[70] Met zo'n grote nauwkeurigheid kan de prijs van de Nederlandse *F-16* vliegtuigen niet worden vastgesteld. Dat is ook niet opmerkelijk, omdat sprake is van enkele uitzonderlijke belemmeringen bij een juiste berekening van de kosten van het *F-16* project. Zo duurde het erg lang voordat het contract voor de aanschaf van de *F-16* kon worden getekend. In mei 1977, twee jaar na het besluit tot aanschaf, werd het contract in de vorm van 'Letters of Offer and Acceptance' (LOA) ondertekend. Deze LOA is de grondslag voor de berekening van de kosten, die met de aanschaf van de *F-16* zijn gemoeid. Op 30 mei 1975, na de fameuze zoektocht naar de in de daaraan voorafgaande nacht verdwenen minister Henk Vredeling, werden een 'preliminary contract' en een 'memorandum of understanding' van 37 bladzijden ondertekend, waarin weliswaar op 64 punten afspraken werden vastgelegd, maar dat nog in de kleine lettertjes van het veel omvangrijkere LOA moest worden uitgewerkt. Met de invoering van de *F-16* was in de tussentijd niets mis. De producent liep zelfs voor op het afleverschema en de kosten bij de aflevering van het eerste toetstel in juni 1979 lagen slechts vijftien procent hoger dan bij de aanschaf was overeengekomen. Vergeleken met de financiële nachtmerrie van het *MRCA*-project een ongekende luxe.[71]

Onverwachte tegenvallers kwamen voor bij de aanschaf van ondersteunende apparatuur, maar dat had geen merkbare invloed op de kostenontwikkeling van deze wapenorder van de eeuw. Aan de ene kant werden in de loop der tijd verschillende projectdefinities gehanteerd, aan de andere kant werden deze vijfmaal gewijzigde omschrijvingen niet consequent toegepast. In 1975 was sprake van "aanschaffingskosten voor de aanschaffing van 102 vliegtuigen (ontwikkelings- en productiekosten), de aanvankelijk benodigde reservemotoren, reservedelen, testapparatuur, documentatie etcetera (tezamen circa 25 procent van de vliegtuigproductiekosten), alsmede invoerrechten en zestien procent BTW over het geheel."[72] Een jaar later legde de Projectgroep invoering *F-16* vast dat naast de *F-16's* en bijbehorende goederen en diensten, ook de oorlogsvoorraden munitie, de infrastructuur, de simulator, de elektronische beschermingsapparatuur en de modernisering van het wapenpakket tot het *F-16* project hoorden.[73]

In weerwil van deze ruimere definitie werden in de daaropvolgende jaren de elektronische zelfbeschermingsapparatuur (264 miljoen gulden), munitie (326 miljoen gulden) en infrastructurele aanpassingen op de vliegbases (150 miljoen gulden) niet aan het *F-16* project toegerekend. Dat van boze opzet geen sprake was blijkt wel uit het feit dat bepaalde exploitatiekosten, zoals de aanschaf van verbeterde reservedelen van de motor (229 miljoen gulden) ten onrechte wel tot de investeringskosten van het project werden gerekend."[74]

De Algemene Rekenkamer constateerde ook dat andersom "een aantal malen" projecten van investeringen naar exploitatiekosten werden verschoven. Het kwam tegelijkertijd voor dat meevallers in de investeringen werden gebruikt voor het aanbrengen van modificaties. Het gebeurde wel eens dat "deze apart zijn betaald uit fondsen die bij iedere bestelling zijn opgebracht voor wijzigingen die tijdens de productie nodig blijken te zijn. Zij zijn dus niet begrepen in de gemiddelde stuksprijs bij de initiële bestelling."[75] Zo werd zo'n potje gevuld met de meevallers bij de aanschafkosten, die bij de eerste bestelling in 1975 per *F-16* 0,2 miljoen dollar onder de plafondprijs van 6,091 miljoen dollar lagen. Dat leverde een besparing van 20,4 miljoen dollar op. De gemiddelde dollarkoers in deze periode was 2,41 gulden. Op die manier werden dus ongeveer 42 miljoen gulden gespaard, waarmee de eerste fase van het 'Multi Stage Improvement Programme'(MSIP) kon worden gefinancierd. Achteraf kon de staatssecretaris van Defensie de kosten van deze aanpassing niet meer narekenen, maar de Algemene Rekenkamer kwam uit op een bedrag van 21,2 miljoen gulden voor 49 *F-16* toestellen.[76]

Een ander probleem dat de kostenberekening ernstig hinderde was de rol van de Amerikaanse luchtmacht bij het betalingsverkeer. Nederland, de luchtmacht én de Algemene Rekenkamer kregen in de Verenigde Staten geen voet tussen de deur. De Algemene Rekamer kon dan ook niet beoordelen of Nederland "voor dezelfde goederen in principe dezelfde prijs [betaalde] als de Amerikanen, zoals contractueel is overeengekomen."[77] Omdat met voorschotten werd gewerkt kon door de gebrekkige controlemogelijkheden geen inzicht in de totale projectkosten worden verkregen. In 1987 bleek dat de voorschotten de daadwerkelijke betalingsverplichtingen ruimschoots overtroffen. De financiële ruimte in het *F-16* project bedroeg op dat moment een miljard gulden: "de luchtmacht kon geen (Amerikaanse) documenten overleggen waarin deze spectaculaire kostenonderschrijding werd geanalyseerd."[78]

Maar de ontoegankelijke Amerikaanse boekhouding betekende nog meer slecht nieuws. Een steekproef bracht aan het licht dat voor 220 miljoen dollar in rekening was gebracht, maar dat van dat bedrag voor 35,5 miljoen dollar de ontvangstbewijzen van de daarvoor geleverde goederen ontbraken. Dat geld kon niet meer worden teruggevorderd, omdat de terugvorderingstermijn was verlopen. Uit andere bonnetjes bleek dat vermoedelijk voor meer dan vijf miljoen dollar aan goederen was ontvangen, zonder dat dat in rekening was gebracht."[79]

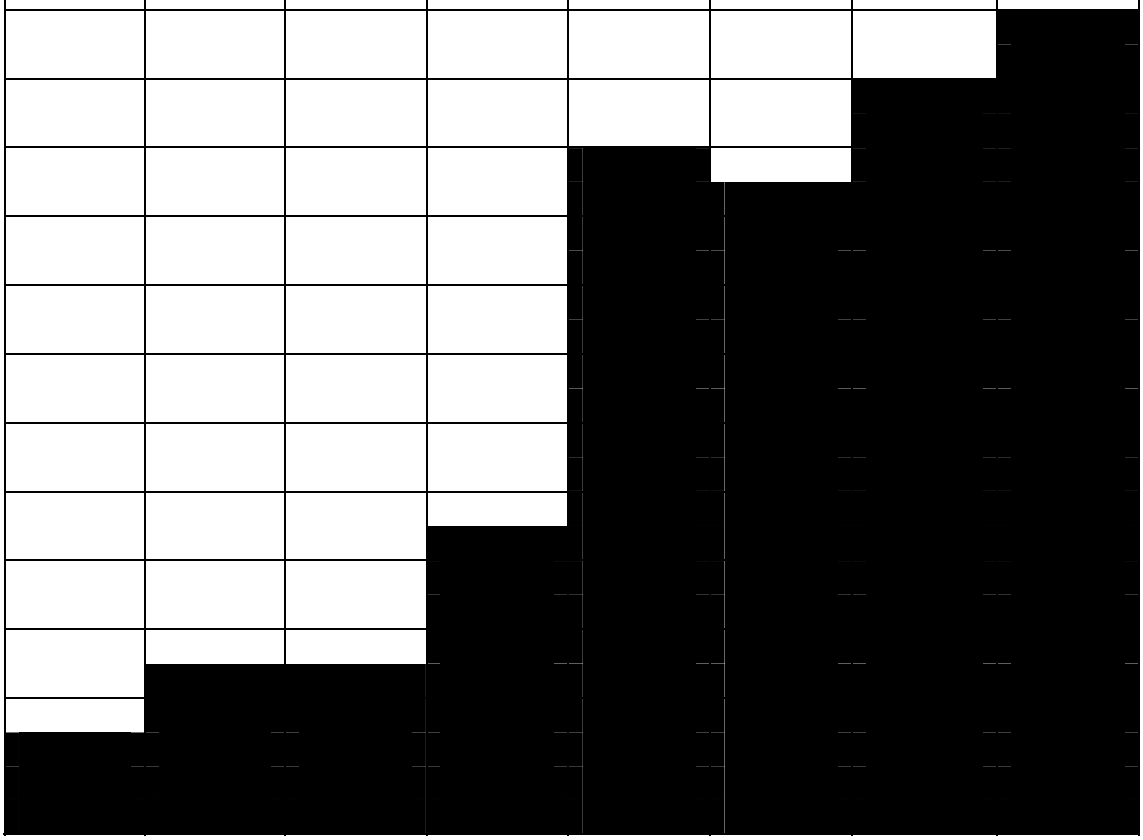
Een verhaal apart vormde een ingenieuze, maar ook risicovolle afdekking van het valutarisico. Om zich te wapenen tegen koersschommelingen van de Amerikaanse dollar had de luchtmacht op grote schaal termijndollars gekocht. Deze aanpak was profijtelijk zolang de voor betalingen benodigde termijndollars een lagere koers hadden dan de actuele waarde van de Amerikaanse dollar. Het kwam anders te liggen toen de Amerikaanse dollar ten opzichte van de Europese munten terrein verloor en de luchtmacht met veel te dure dollars haar Amerikaanse aankopen wilde betalen. Daar stak het ministerie van Financiën een stokje voor. Er mochten geen 'onverschuldigde betalingen' worden verricht. Het gevolg was dat de termijndollars zich ophoopten en moesten wachten tot de koers van de dollar weer zo ver was opgelopen dat het zinvol was om de dure dollars aan te wenden. Als gevolg van de overschotten moesten financieringskosten worden betaald en het aanhouden van de dure termijndollars betekende ook renteverlies. Alles bij elkaar schoot de luchtmacht er enkele tientallen miljoenen gulden bij in.[80]

Voor een deel van de aanschafkosten, door het ministerie van Economische Zaken in 1994 op 5,267 miljard gulden geschat, was sprake van rechtstreekse deelname van het Nederlandse bedrijfsleven in de productie van de *F-16*. Met de kosten van deze coproductie was een bedrag van 653 miljoen gemoeid. Dat bedrag zou Nederland zich hebben uitgespaard als de *F-16* van de plank was gekocht. Over de verdeling van deze kosten zouden buiten de ministerraad afspraken tussen de meest betrokken ministers worden gemaakt. Door de gefragmenteerde besluitvorming over de in mootjes gehakte aanschaf van de in totaal 213 Nederlandse *F-16* toestellen vielen dergelijke afspraken nogal eens tussen wal en schip. Bij de begrotingsbesprekingen in de ministerraad vroeg de minister van Defensie op 16 juli 1981 schriftelijk om een nadere regeling.[81] In de ministerraad zwegen alle ministers over het verzoek van hun collega van Defensie. Bij de voor 1982 voorziene aanschaf van *F-16* vliegtuigen sprak de ministerraad zich wel uit voor een verdeling van deze meerkosten. Defensie moest zeventien miljoen gulden daarvoor vrijmaken, Economische Zaken ook zeventien miljoen gulden en de andere ministeries kregen pondsgewijs het restant, ook zeventien miljoen gulden, voor hun kiezen. Van harte ging dat niet. Minister van Financiën Fons van der Stee rekende zijn collega's voor dat de grote vervolgbestelling 1125 manjaren werk in Nederland zou opleveren. Per arbeidsplaats ging het om een bedrag van 135.000 gulden aan meerkosten. "De vraag rijst of het langzamerhand niet teveel van het goede wordt", zo hield Van der Stee de ministerraad voor.[82] Een jaar later ging de ministerraad wel akkoord met de derde vervolgbestelling, maar kon geen overeenstemming over de verdeling van de meerkosten voor coproductie worden gevonden.[83] Een week later was sprake van een "voorlopige regeling", die een jaar later weer tot een nieuwe discussie leidde.[84] De rekening van de meerkosten voor de coproductie kwam uiteindelijk voor het grootste deel bij het ministerie van Defensie terecht dat 417 miljoen gulden moest betalen. De ministeries van Sociale Zaken, van Economische Zaken en van Financiën trokken met 236 miljoen gulden aan het langste eind in dit gevecht met Defensie.[85]

Tegen deze achtergrond is de in 1993 door de Algemene Rekenkamer getrokken conclusie geen verrassing: "Een financieel totaalbeeld was niet meer exact te reconstrueren."[86] De defensieorganisatie heeft daartoe wel verschillende pogingen gedaan, die in de onderstaande tabel worden gereconstrueerd. Bij de reconstructie valt het nodige op het merken. Zo zijn de hieronder opgenomen bedragen niet gecorrigeerd voor inflatie. Verder maakt de tabel in 1980 een sprong als de vervolgbestelling voor vervanging van de *NF-5* toestellen aan de orde is. En tenslotte, de bedragen zijn inclusief BTW. Dat betekent dat zo'n twee miljard gulden is teruggevloeid naar de Nederlandse schatkist.

Schema 13.3 Prijsontwikkeling aanschaf F-16 vliegtuigen (in miljarden guldens)

1972	1974	1975	1980	1987	1994	1995	e.v.
1,5-2	2,3	2,448	4,548	8,895	8,585	10,912	>12,5



13.7 De levensduur van de F-16

Het antwoord op de vraag wanneer de Nederlandse *F-16* vliegtuigen het einde van hun levensduur, en daarmee van hun operationele inzetbaarheid, bereiken is niet eenvoudig, in ieder geval niet exact te geven. In de jaren tachtig van de vorige eeuw was voor de vaststelling van de levensduur de operationele inzetbaarheid de maatstaf. Wapentechnologische vorderingen in de luchtstrijdkrachten van het Warschaupact zouden de inzetbaarheid van de *F-16* dusdanig aantasten, dat dit toestel nog voor het bereiken van zijn technische veroudering zou moeten worden vervangen. Algemeen werd aangenomen dat het Warschaupact aan het eind van de jaren negentig over nieuwe gevechtsvliegtuigen en moderne luchtverdedigingssystemen zou beschikken, waartegen de *F-16* het zou afleggen.

De operationele inzetbaarheid zou dus van een beperktere duur zijn dan de technische geschiktheid van de *F-16*. Het 'airframe' van de *F-16* was ontworpen voor 8.000 vlieguren. Een hoofdofficier van de luchtmacht stelde dat "de *F-16* is ontworpen voor een levensduur van 8.000 vlieguren. Bij een trainingsprogramma van 230 vlieguren per *F-16* per jaar zou de technische levensduur ruim 30 jaar bedragen."[87] Deze prognose spoort met de inschatting van Rand Corporation van een "29-year-life estimate [that] assumes an 8,000 hour aircraft operated at 275 hours per year."[88] De oudste operationele *F-16* vliegtuigen dateerden in 2000 van 1981 en hebben de afgelopen kwart eeuw beduidend minder uren gevlogen dan de jaarlijks in *NAVO*-verband voor vliegers overeengekomen 150 vlieguren.[89]

Als het aantal van 150 vlieguren wordt gebruikt om de levensduur van de *F-16* toestellen te berekenen, ontstaat het onderstaande overzicht:

Schema 13.4 Gemiddeld aantal vlieguren 2000

Jaar(tussen haken: Aantal toestellen uit dat jaar)	Gemiddeld aantal vlieguren in 2000	2010	2015	2020	2025
1980 (6)	2576	4076	4826	5576	6326
1981 (14)	2809	4309	5059	5809	6559
1982 (15)	2728	4228	4978	5738	6559
1983 (17)	2666	4166	4916	5666	6416
1984 (17)	2602	4102	4852	5602	6352
1985 (17)	2554	4004	4754	5504	6254
1986 (14)	2419	3919	4669	5419	6169
1987 (12)	2266	3766	4516	5266	6016
1988 (10)	2012	3512	4262	5012	5762
1989 (12)	1980	3480	4230	4980	5730
1990 (10)	1874	3374	4124	4874	5624
1991 (10)	1736	3286	4036	4786	5536
1992 (3)	1691	3191	3941	4691	5441

Bron: Tailnummeroverzicht Koninklijke luchtmacht februari 2000

Bij dit overzicht moeten de volgende kanttekeningen worden geplaatst. Voor het tailnummeroverzicht van februari 2000 is gekozen, omdat in die periode de staatssecretaris van Defensie de Tweede Kamer meedeelde dat met de toen nog 137 *F-16* toestellen die bij de squadrons waren ingedeeld 328.708 vlieguren waren gevlogen.[90] Omdat de peildatum in het antwoord van de staatsecretaris iets later is, zijn er kleine, niet significante verschillen. Het gemiddelde aantal vlieguren per *F-16* bedroeg 2.310. In het antwoord van de staatssecretaris waren de in 1980 afgeleverde *F-16* toestellen buiten beschouwing gelaten, omdat deze toestellen geen deel meer uitmaakten van de operationele sterkte van de squadrons. Met inbegrip van de reeds uitgefaseerde toestellen ging de staatssecretaris ervan uit dat de 213 *F-16* toestellen tot dat moment 450.000 vlieguren hadden gevlogen.[91] Tijdens de resterende levensduur van de resterende *F-16* toestellen voorzag de staatssecretaris nog eens 450.000 vlieguren. Maar dan dus wel met veel minder toestellen.

Als inderdaad de *F-16* vliegtuigen gemiddeld 150 vlieguren vliegen, drie uur per week, dan zouden de eerste vliegtuigen uit de operationele sterkte de 6.000 vliegurengrens in 2022 of 2023 overschrijden. Als een hoger aantal vlieguren, bij voorbeeld 185, zou worden gevlogen, zou deze grens al in 2020 worden gepasseerd. De grens van 6.000 vlieguren is ontleend aan antwoorden van de staatssecretaris van Defensie op vragen in februari 2002: op basis van de huidige inzichten wordt voorzien dat de *F-16* gemiddeld met rond de 6.000 vlieguren wordt uitgefaseerd. Benadrukt wordt dat de regering dit getal niet beschouwt (en ook niet hanteert) als een norm of harde maatstaf voor het einde van de technische levensduur. Relevanter voor het einde van de levensduur is de notie dat de Nederlandse F-16 vliegtuigen bij uitfasering gemiddeld 30 jaar oud zijn."[92]

Dat laatste is de vraag. Begin 2005 werd de eerste in het kader van 'Pacer Amstel' gemodificeerde *F-16* aan de luchtmacht overgedragen. Een jaar eerder was het eerste Amerikaanse *F-16* vliegtuig dat een soortgelijke modificatie ('Falcon Star') had ondergaan in de operationele sterkte van de Amerikaanse luchtmacht teruggekeerd. Bij die gelegenheid bereikte de Amerikaanse luchtmacht "an important milestone".[93] Dankzij deze modificatie "the aircraft will meet its designed service line of 8,000 flight hours."

Tot de 'after midlife update structural enhancement of lifetime'(Amstel) is begin 2000 besloten. Aanvankelijk zouden alle toen nog operationeel ingedeelde *F-16* toestellen deze modificatie ondergaan en tegelijkertijd nog drie kleinere veranderingen doorvoeren. Het ging bij deze 137

toestellen om M3, Link 16, Pacer Spark en ALR-69. De kosten waren begroot op 69 miljoen euro. Deze raming moest worden bijgesteld omdat het aanbrengen van deze voorzieningen meer uren vereiste. Ook werd het aantal te modificeren toestellen verminderd tot 108. Desalniettemin liepen de kosten tot 83 miljoen euro op. Omdat 'Pacer Amstel' niet als een investeringsproject werd beschouwd, maar gezien werd als onderdeel van de materiële exploitatie komt dit project niet voor in de begroting van het ministerie van Defensie. In de begroting voor 2002 wordt zonder verdere omschrijving en zonder aanduiding van de financiële omvang van het project 'Pacer Amstel' terloops genoemd.

Ook recentere cijfers over het aantal werkelijk gevlogen aantal uren wijzen erop dat het moment van vervanging nog niet meteen voor de deur staat.

Schema 13.5 Gemiddeld aantal vlieguren september 2007

Jaar	Gemiddeld aantal vlieguren in 2007	2010	2015	2020	2025
1980 (0)	-	-	-	-	-
1981 (0)	-	-	-	-	-
1982 (5)	3627	4077	4827	5577	6327
1983 (11)	3706	4156	4906	5656	6406
1984 (15)	3544	3994	4744	5494	6244
1985 (14)	3649	4099	4849	5599	6349
1986 (10)	3569	4019	4769	5519	6269
1987 (7)	3516	3966	4716	5466	6216
1988 (9)	3323	3773	4623	5373	6173
1989 (11)	3164	3614	4364	5114	5864
1990 (10)	3217	3667	4417	5167	5917
1991 (10)	3208	3658	4408	5158	5908
1992 (3)	3281	3731	4481	5281	5981
Totaal (105)					

Bron: Tailnummeroverzicht Koninklijke luchtmacht, september 2007

Schema 13.6 Verschillen tussen de tailnummeroverzichten 2000 en 2007 in jaar 2015

Jaar	2015	Gemiddeld +/- per jaar
1982	-72	-10
1983	+10	+1,5
1984	+108	+15
1985	+105	+15
1986	+100	+14
1987	+200	+28
1988	+361	+52
1989	+134	+19
1990	+293	+42
1991	+455	+65
1992	+540	+79

Zelfs met de hogere vlieguren per jaar ligt het tijdstip waarop de eerste *F-16* toestellen het einde van hun levensduur naderen tussen 2020 en 2025. In 2022 bereikt van de thans nog operationeel ingedeelde 105 toestellen het negentigste toestel de 6.000 vliegurengrens. Dat is bijna tien jaar later dan in de plannen voor de vervanging van de *F-16* wordt aangenomen. De luchtmacht houdt bovendien meer toestellen in haar operationele sterkte aan (105) dan de in de aan de Tweede Kamer gemelde operationele sterkte van negentig toestellen. De vervanging van de *F-16* hoeft dan ook niet te beginnen in 2013/2014 maar pas in 2022.

Van de *F-16* zijn inmiddels 4350 toestellen verkocht. De helft daarvan aan de Amerikaanse luchtstrijdkrachten, de andere helft is aangeschaft door zo'n twintig landen. Tot zeker 2010 rollen nieuwe *F-16* toestellen uit de inmiddels door Lockheed Martin overgenomen productiehallen van General Dynamics in Fort Worth. De *Mirage F1/M53* is niet in productie

gekomen. De Franse luchtmacht kreeg de *Mirage-2000*. De *Viggen* is alleen voor de Zweedse luchtmacht geproduceerd.

13.8 Tussenstand

De verwachtingen bij de keuze voor de *F-16* zijn niet allemaal uitgekomen. België werd voor zijn trage besluitvorming beloond met een "patatregeling". Het Waalse bedrijf Fabrique National kreeg vooruitlopend op de compensatieorders voor de vliegtuigaanschaf al enkele orders van bedrijven die nauw bij de *F-16* waren betrokken. Nederland werd aan het lijntje gehouden bij de invulling van de gevraagde "niet-onaanzienlijke tegenprestatie" voor de betaling van ruime voorschotten aan bij de bouw van de *F-16* en de motor van dat toestel betrokken bedrijven. De compensatie voor de aanschaf viel tegen. Fokker plaatste een deel van de daaruit vloeiende orders bij zusterbedrijven in Duitsland. Het ministerie van Economische Zaken had grote moeite om te achterhalen waar en hoeveel compensatieopdrachten bij het Nederlandse bedrijfsleven waren terechtgekomen.

De optie op achttien toestellen die pas in 1978 zou worden bezien met het oog op de ontwikkeling van een nieuw Europees gevechtsvliegtuig is een voorbeeld van besluiten waarvan het nooit de bedoeling was geweest om zo'n mogelijkheid daadwerkelijk een kans te geven. Het boetebeding in de optie was zo groot dat afzien van de optie irreeel was. Met het nimmer aan de horizon verschijnen van een betaalbaar licht Europees gevechtsvliegtuig lag de weg open naar vervanging van de *NF-5* door de *F-16*. Tegelijkertijd werden de zogeheten vredesverliezen, een voorschot op in vredestijd te verliezen toestellen, besteld. Een nieuwe megaorder voor General Dynamics. Maar niet voor de Nederlandse luchtvaartindustrie. De jaarlijkse bestellingen moesten passen binnen de financiële mogelijkheden van de luchtmacht: niet meer dan twee toestellen per maand kon de luchtmacht zich veroorloven.

Nog voordat de eerste toestellen werden afgeleverd ondergingen de *F-16's* aanpassingen, modificaties in luchtmachttaal. Hoewel was afgesproken dat deze aanpassingen politieke goedkeuring vergden, was daarvan in een groot aantal gevallen geen sprake. Deels omdat de Verenigde Staten daartoe beslisten en deels omdat de informatievoorziening van de luchtmacht in de richting van de verantwoordelijke staatssecretaris haperingen vertoonde. Door deze modificaties is de *F-16* van de Nederlandse luchtmacht een veel geavanceerder toestel geworden dan bij de aanschaf de bedoeling was. Waren bij de aanschaf de hoofdtaak het verlenen van grondsteun en daarvoor het bevechten en behouden van luchtoverwicht, later werd daar anders op teruggekeken.[94] De Tweede Kamer werd onvolledig over deze aanpassingen, met inbegrip van de voorzieningen voor uitvoering van de nucleaire taak, ingelicht. De paragraaf over de 'configuratiegroei' in de aan de Tweede Kamer aangeboden evaluatie van het *F-16* project werd vervangen door passages over infrastructuur en milieu.

De Algemene Rekenkamer heeft in 1993 geconcludeerd dat "een financieel totaalbeeld […] niet meer exact [was] te reconstrueren." De projectdefinitie wisselde nogal eens. De luchtmacht had moeite met toedeling van uitgaven onder investeringen en exploitatie. Meevallers bij de aanschaf werden gebruikt om reservedelen aan te schaffen, betalingsschema's zo in elkaar gezet dat betalingsoverschotten ontstonden. In 1987 ging het om een miljard gulden. Door het in mootjes hakken van de aanschaf ontstonden extra complicaties bij het over de verschillende ministeries verdelen van de meerkosten van de coproductie: Defensie trok aan het kortste einde.

De levensduur van de *F-16* kent twee componenten. Aan de ene kant geldt de operationele levensduur. Daarbij is de vraag van belang in hoeverre het toestel is opgewassen tegen vijandelijke dreigingen: vliegtuigen, luchtafweergeschut. Aan de andere kant is de technische levensduur aan de orde. Dat is een kwestie van vlieguren. Bij de invoering van de *F-16* gold een levensduur van 8000 vlieguren, maar door de toename aan capaciteiten van het toestel nam het

gewicht van de *F-16* en daarmee de belasting van het 'airframe' toe. Met een levensduur van 6000 vlieguren moet rekening worden gehouden. Maar dat betekent dat de meeste *F-16's* die grens pas na 2020 bereiken. De vraag wanneer de *F-16* moet worden vervangen is dan ook niet in 2011, maar pas vier of vijf jaar later aan de orde.

14. Praktijk en theorie van besluitvorming over de aanschaf van gevechtsvliegtuigen

14.1 Aanpak

14.1.1 Vijf besluiten

In de voorgaande elf hoofdstukken is op de aanschaf van gevechtsvliegtuigen in Nederland ingegaan. Aan de hand van vijf besluiten is nagegaan hoe in Nederland de besluitvorming over de aanschaf van gevechtsvliegtuigen tot stand komt en welke actoren in deze besluitvorming een rol vervullen.

Het gaat om de volgende besluiten:
a. de aanschaf van de *Starfighter* (1959-1963);
b. de aanschaf van de *NF-5* (1963-1967);
c. de deelname aan het *MRCA*-project (1968-1969);
d. de vervanging van de *Starfighter* en de aanschaf van de *F-16* (1971-1975);
e. de vervanging van de *NF-5* door de *F-16* (1978-1980).

14.1.2 Vier belangen

Bij deze besluiten spelen verschillende belangen een rol. Allereerst gaat het om de geschiktheid van het toestel voor de uit te voeren taken. Militairoperationele en militair-technische eisen zijn bij het maken van de keuze voor een aan te schaffen toestel belangrijk. Bij de vijf hier genoemde besluiten waren ook nog andere belangen in het geding. Daarbij moet worden gedacht aan de financiële gevolgen van de aanschaf. Ook zijn buitenlandspolitieke en industrieeleconomische overwegingen en belangen onderdeel van de besluitvorming.

14.1.3 Onderzoeksvragen

Aan dit onderzoek liggen twee vragen ten grondslag:
1. hoe komt de besluitvorming over de aanschaf van gevechtsvliegtuigen tot stand?
2. welke actoren bepalen de einduitkomst en welke standpunten nemen zij in?

De vragen worden beantwoord aan de hand van onderstaand schema, waarin voor elk van de vijf onderzochte besluiten is nagegaan welke belangen en overwegingen in de besluitvorming een rol vervullen en welke actoren in de besluitvorming een rol vervulden. Met behulp van het schema wordt vervolgens inhoudelijk ingegaan op de vragen.

Schema 14.1 Belangen en overwegingen in de keuze van aanschaf

	Militairoperatio-nele overwegingen	Financiële overwegingen	Industrieeleconomische overwegingen	Buitenlandspolitieke overwegingen
Aanschaf Starfighter	1. Luchtmacht 2. Politieke leiding Defensie	2.Minister van Defensie 3.Minister van Financiën 4. Ministerraad 5.Tweede Kamer 6.Algemene Rekenkamer	4a.Ministervan Economische Zaken 4b. Minister van Sociale Zaken 5. Tweede Kamer 6. Werkgeversorganisaties 7. Werknemersorganisaties 8. Fokker	4d. Minister van Buitenlandse Zaken
Aanschaf NF-5	1. Luchtmacht 2. Politieke leiding Defensie	2. Minister van Defensie 3. Minister van Financiën 4. Ministerraad	4a.Minister van Economische Zaken 4b.Minister van Sociale Zaken 5. Tweede Kamer	4d. Minister van Buitenlandse Zaken

		5. Tweede Kamer 6. Algemene Rekenkamer	6. Werkgeversorganisaties 7. Werknemersorganisaties 8. Fokker	
Deelname MRCA	1. Luchtmacht 2. Politieke leiding Defensie	2. Minister van Defensie 3. Minister van Financiën 4. Ministerraad 5. Tweede Kamer 6. Algemene Rekenkamer	4a. Minister van Economische Zaken 4b. Minister van Sociale Zaken 5. Tweede Kamer 6. Werkgeversorganisaties 7. Werknemersorganisaties 8. Fokker	4d. Minister van Buitenlandse Zaken
Aanschaf F-16 (1975)	1. Luchtmacht 2. Politieke leiding Defensie	2. Minister van Defensie 3. Minister van Financiën 4. Ministerraad 5. Tweede Kamer 6. Algemene Rekenkamer	4a. Minister van Economische Zaken 4b. Minister van Sociale Zaken 5. Tweede Kamer 4c. Interdepartementale werkgroep onder leiding van D.P. Spierenburg 6. Werkgeversorganisaties 7. Werknemersorganisaties 8. Fokker	4d. Minister van Buitenlandse Zaken 4c. Interdepartementale werkgroep onder leiding van D.P. Spierenburg
Aanschaf F-16 (1980)	1. Luchtmacht 2. Politieke leiding Defensie	2. Minister van Defensie 3. Minister van Financiën 4. Ministerraad 5. Tweede Kamer 6. Algemene Rekenkamer	4a. Minister van Economische Zaken 4b. Minister van Sociale Zaken 5. Tweede Kamer 6. Werkgeversorganisaties 7. Werknemersorganisaties 8. Fokker	4d. Minister van Buitenlandse Zaken

Uit dit overzicht (acht groepen in een netwerk met daarbij vier subgroepen) kan worden afgeleid dat de formele macht bij het bepalen van een keuze voor een aan te schaffen gevechtsvliegtuig ligt bij de minister van Defensie. Die laat zich in eerste instantie daarover adviseren door de luchtmacht. Maar ook de andere groepen en subgroepen spelen een rol in de besluitvorming. Als lid van het kabinet heeft de minister van Defensie een dubbele verantwoordelijkheid. Hij is niet alleen de houder van de defensieportefeuille, maar hij draagt als lid van het kabinet een algemene en gedeelde verantwoordelijkheid voor het hele kabinetsbeleid en dat betreft in de eerste plaats de verantwoordelijkheid voor het algemene financiële beleid. Omgekeerd geldt dat de minister van Defensie besluiten als de aanschaf van gevechtsvliegtuigen en andere grote materieelprojecten niet kan nemen zonder deze voor te leggen aan de voltallige ministerraad. Dat biedt ook de ruimte voor het betrekken van andere overwegingen bij de besluitvorming over dit soort megaprojecten, zoals de inschakeling van de Nederlandse industrie en buitenlandspolitieke aspecten van de keuze voor een bepaald toestel. Daarbij moet worden gedacht aan de positie van Nederland in de NAVO en de repercussies van een bepaalde keuze voor de bilaterale betrekkingen van Nederland met de landen met vliegtuigindustrieën die hadden meegedongen bij de aanschaf van het nieuwe toestel.

Uit de reconstructie van de besluitvorming over de aanschaf van gevechtsvliegtuigen in Nederland blijkt dat militairoperationele en technisch-operationele overwegingen de doorslag gaven bij de aanschaf van gevechtsvliegtuigen. Alleen bij het besluit om de deelname aan het *MRCA*-project te staken prevaleerden financiële overwegingen. Dat het Nederlandse bedrijfsleven geen rol van betekenis in dit project zou spelen was een overweging op de achtergrond. Buitenlandspolitieke overwegingen speelden bij het verlaten van het *MRCA*-project geen rol. Bij de aanschaf van de *Starfighter*, de *NF-5* en van de *F-16* was dat formeel gezien evenmin het geval. Bij de aanschaf van de *F-16* speelde de luchtmacht onder een hoedje met de Amerikaanse luchtmacht, met het Amerikaanse ministerie van Defensie, met de

Amerikaanse ambassade in Den Haag en uiteindelijk ook met General Dynamics. Binnen het ministerie van Buitenlandse Zaken gold de beleidslijn dat bij dit soort beslissingen buitenlandspolitieke overwegingen geen rol speelden. Met name de Nederlandse ambassadeur in Parijs wees op de talrijke politieke, economische en andere voordelen bij aanschaf van een Frans toestel.

De luchtmacht slaagde er dankzij haar prominente positie in de stuurgroep van de vier West-Europese landen en in de interdepartementale werkgroep haar eigen belangen (militairoperationele en militair-technische) goed te behartigen en te voorkomen dat eventuele daarmee strijdige belangen van de ministeries van Buitenlandse Zaken, van Financiën, van Economische Zaken en van Sociale Zaken het eigenbelang in gevaar zouden brengen. Uiteindelijk schaarden alle ministeries zich achter de voorkeur van de luchtmacht. Die voorkeur werd echter bedreigd door de eigen bewindspersonen. Minister Vredeling en staatssecretaris Stemerdink deden verwoede pogingen om uit verschillende alternatieven te kiezen. Deels waren dergelijke alternatieven illusoir, deels deed de luchtmacht geslaagde pogingen om zulke alternatieven van tafel te krijgen.

In hoofdstuk 2 is gewezen op beperkingen bij het meten van invloed van de verschillende actoren in de besluitvorming. Voor het beoordelen van de rol van de Tweede Kamer heeft Paul ’t Hart een toetsingskader opgesteld. ’t Hart toetst de rol van de Tweede Kamer aan de hand van de mate waarin de Tweede Kamer:

a. scherp zicht heeft op de cruciale strategische keuzes die bij de selectie en ontwikkeling van grote infrastructuurprojecten aan de orde zijn;
b. te allen tijde een goede informatiepositie geniet om tot afgewogen oordelen te komen over nut/noodzaak, vormgeving en uitvoering van grote projecten;
c. gelet op het grote belang en de verstrekkendheid van grote projecten haar leden ruimte verschaft hun standpunten te bepalen in betrekkelijke vrijheid en met het oog op de merites van de zaak zelf;
d. hoofd- en bijzaken in haar controletaak goed weet te scheiden en de regering wat betreft de laatstgenoemde categorie ruimte laat en niet steeds voor de voeten loopt;
e. periodiek vergelijkende evaluaties van de politiek-bestuurlijke gang van zaken rond grote projecten uitvoert en deze aangrijpt om de kwaliteit van de besluitvorming over en controle op grote projecten te verbeteren.

Schema 14.2 Toepassing van de criteria op de verschillende besluiten over de aanschaf van gevechtsvliegtuigen

	1a. Aanschaf Starfighter (hfd. 3)	2. Aanschaf NF-5 (hfd.4)	3a. Op zoek naar een opvolger (hfd.5 en 6)	4a. Besluit tot vervanging Starfighter (hfd. 7)	4b. De keuze van de luchtmacht (hfd. 8, 9 en 10)	4c. Aanschaf F-16 (hfd. 11 en 12)	5. Na de aanschaf (hfd. 13)
Zicht op en aandacht voor strategische keuzen, selectie en ontwikkeling projecten	Neen, geen afweging met alternatieven	Idem	Idem	Idem	Idem	Grootste regeringsfractie (PvdA) is tegen aanschaf, maar is niet in staat alternatief uit te werken.	Neen
Informatie-positie	(Deel) Kamer was uitsluitend aangewezen op (vertrouwelijke) informatie van Defensie	Summier	Uiterst summiere informatie van Defensie	Besluit tot vervanging maakte deel uit van Defensienota. Onderliggende stukken (waaronder taakspecialisatie studie) werd de Tweede Kamer	Geen informatievoorziening	Op 25 mei 1975 wordt besluit tot aanschaf aan de Tweede Kamer gemeld met uitvoerige onderbouwing. Na schriftelijke vragenronde stemt meerderheid	Pas uit later verschenen rapporten van de Algemene Rekenkamer is vast te stellen dat de Tweede Kamer niet, dan wel onvolledig of onjuist is geïnformeerd

				na geruime tijd met beperkingen en vaak onvolledig vertrouwelijk aangeboden.		van de Tweede Kamer in debat met de minister in met de aanschaf (5 juni 1975)	
Autonome standpuntbe-paling	Kamer acht zich moreel gebonden aan dit soort besluiten (soort dijkverzwaring)	(Deel) Kamer wordt vertrouwe- lijk ingelicht over voorkeur luchtmacht op 27 oktober 1966 (vier maanden na interne besluit-vorming luchtmacht.	Voldon-gen feit	Tweede Kamer onbekend met inhoud taakspecialisatie studie. Informatie over keuzeproces in internationaal verband zeer summier. Onbekend met gegeven dat instemming met Defensienota automatisch vervanging van Starfighter betekent	Geen betrokkenheid Tweede Kamer. Na Dassault-affaire is keuze voor Mirage alleen nog maar theoretisch denkbaar	Pas na vaststelling Defensienota en impliciete steun aan voor hem onbekende taakspecia-lisatiestudie stelt Dankert (PvdA) zich kritischer op. Van Elsen (KVP) vindt dat de Kamer zich niet met de keuze van vliegtuigtype moet bemoeien.	Geen sprake van
Controle op hoofdlijnen, niet op bijzaken	Aandacht voor financiën, niet voor principiële keuze	Aandacht voor financiën, niet voor principiële keuze	Geen	Hoogte van bezuinigingen bepaalt oordeel over Defensienota, slechts impliciete aandacht voor vervanging	Niet van toepassing	Aandacht voor effect op bewapenings wedloop en financiën	Geen enkele aandacht
Inzet instrumenten ter evaluatie en verbetering	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen	Geen, (onvolledige) evaluatie (van Defensie) verscheen pas in 1994

Voor de vaststelling van het belang van de Nederlandse vliegtuigindustrie is voor elk van de besluiten nagegaan welk belang werd toegekend aan inschakeling van de Nederlandse vliegtuigindustrie (Fokker) bij de productie van de te verwerven gevechtsvliegtuigen.

Bij de aanschaf van de *Starfighter* (1959-1963) had de luchtmacht een voorkeur voor rechtstreekse aanschaf in de Verenigde Staten. De logica achter dat standpunt was dat licentieproductie in Europa extra kosten met zich zou meebrengen. De luchtmacht vreesde dat deze extra uitgaven voor rekening van Defensie zouden komen en ten laste zouden worden gebracht van het deel van de begroting dat voor investeringen bij de luchtmacht was gereserveerd. Een tweede argument was dat verwacht werd dat de Amerikaanse overheid een deel van de benodigde toestellen zou schenken. Dat zouden toestellen zijn die in de fabrieken van Lockheed zouden worden geproduceerd. Licentieproductie zou de omvang van het gratis aandeel drukken, zo was de gedachtegang.

Het belang van de luchtmacht om zoveel mogelijk toestellen aan te schaffen (en daarom af te zien van licentieproductie om de stuksprijs zo laag mogelijk te houden en de verwachte schenking van zoveel mogelijk Amerikaanse toestellen niet in gevaar te brengen) prevaleerde boven het belang van de vliegtuigindustrie (licentieproductie). De ministerraad besloot echter tot licentieproductie. Daar lag niet het belang van Fokker aan ten grondslag, maar licentieproductie was voor de Duitse regering een ‘conditio sine qua non’. In de onderhandelingen over de verdeling van de licentieproductie over de aan dit aanschafproject deelnemende landen dolf Nederland voortdurend het onderspit. In de ministerraad bestond

ongenoegen over de kosten die Fokker voor de licentieproductie in rekening bracht. De ministerraad, Defensie en de luchtmacht voorop, voelde zich door Fokker bekocht.

Bij de aanschaf van de *NF-5* (1963-1967) kwamen de verzuurde verhoudingen tussen Fokker en de luchtmacht in alle duidelijkheid aan de oppervlakte. De luchtmacht wilde de mogelijkheid openhouden om het nieuwe toestel rechtstreeks in de Verenigde Staten te kopen. Het (eventueel samen met België) aan te schaffen aantal was dermate klein dat het openen van een aparte productielijn wellicht onrendabel zou zijn of voor de luchtmacht onaanvaardbaar hoge kosten met zich zou meebrengen. Eind 1966 legde Fokker een offerte voor een licentieproductie aan de minister van Defensie voor. De offerte lag ver boven het voor de aanschaf uitgetrokken bedrag. Tekenend voor de verhoudingen tussen Fokker en de luchtmacht was dat de offerte binnen 24 uur resoluut van de hand werd gewezen. Toen uiteindelijk deze order in Canada terechtkwam, slaagde de luchtmacht, onder druk van het ministerie van Economische Zaken, er met veel moeite in Fokker en Aviolanda bij de productie te betrekken. Het Nederlandse aandeel in de productie omvatte minder dan vijftien procent van het totale orderbedrag.

Bij de deelname aan het *MRCA*-project (1968-1969) stond de luchtmacht niet te trappelen om veel geld te stoppen in de ontwikkeling van dit project. De animo bij de andere ministeries was uiterst gering en ook Fokker liep niet warm om met eigen geld en middelen de Nederlandse deelname aan dit project te steunen. Wel werd Fokker betrokken bij de voorbereidingen voor de aanschaf van een nieuw toestel na het vertrek van Nederland uit dit Europese project. Fokker kreeg de opdracht een voorontwerp te maken voor een licht gevechtsvliegtuig. Het was echter nooit de bedoeling van de luchtmacht verder te gaan in de richting van een echt ontwerp. De tijd dat Fokker zelf militaire vliegtuigen ontwierp en bouwde was voorbij.

Anders dan in België speelden industrieeleconomische overwegingen niet de boventoon in de afweging bij de keuze voor een opvolger van de *Starfighter* (1971-1975). Dat de Amerikaanse kandidaten voor die opvolging de economische tegenprestatie voor aanschaf van hun toestel in het vage lieten zette de Amerikaanse toestellen op achterstand, zo vreesden de Amerikaanse ambassadeurs in Brussel en Den Haag. Dassault, producent van de Franse concurrent, schermde intussen met concrete voorstellen voor coproductie en van overheidswege gegarandeerde compensatie. Fokker zag om strategische redenen bovendien veel in de aanschaf van een Frans toestel. In de eerste plaats verwachtte Fokker van de aanschaf van een Frans toestel te kunnen profiteren door als tegenprestatie *F-28 Fellowship* toestellen te kunnen verkopen als vervanger van de verouderde *Caravelle*-toestellen van Air France en Air Inter. Een afzetgebied van een vergelijkbare omvang was er in de Verenigde Staten niet. In de tweede plaats rekende Fokker erop dat de aanschaf van een Frans toestel Fokker vast zou verankeren in het *Airbus*-project. En dat zou als katalysator voor samenwerking tussen de Europese vliegtuigindustrieën kunnen gaan fungeren. Zo probeerde Gerrit Klapwijk, de president-directeur van Fokker, de Nederlandse minister van Defensie over te halen om voor een Frans vliegtuig te kiezen. Met zo'n aanschaf zou de deelname van Fokker aan het *Airbus*project verzekerd zijn. Het was taal die Vredeling aansprak. Ook hij zag dat de aanschaf van een nieuw toestel als katalysator zou kunnen werken voor meer Europese samenwerking. In het diepste geheim probeerde Vredeling zijn Franse ambtgenoot zo ver te krijgen dat de aanschaf van de *Mirage* met voldoende Franse toezeggingen zou gepaard gaan om de technische en operationele voordelen van de *F-16* teniet te doen. Deelname van Fokker aan het *Airbusproject* was dan zo goed als zeker, aldus Vredeling. De Franse minister hapte niet toe en de luchtmacht werd onkundig gehouden van dit geheime onderonsje tussen de twee ministers. Bij de luchtmacht waren de strategisch-industriële opvattingen van de president-directeur van Fokker omstreden.

Toen uiteindelijk besloten werd om de Europese optie open te houden en de bestelling van achttien *F-16* toestellen daarvoor met drie jaar uit te stellen verzette de luchtmacht zich tegen het gebruiken van het vrijkomende geld voor de ontwikkeling van een Europees toestel dat ook

de *NF-5* op den duur zou vervangen. Daar waren de belangen van Fokker niet mee gediend. In de Tweede Kamer werd geopperd dat de luchtmacht de afspraken over het uitstel zo had geformuleerd dat het inslaan van een Europese weg nimmer tot de mogelijkheden was gerekend.

Hoe vindt in Nederland de besluitvorming over de aanschaf van gevechtsvliegtuigen plaats?
Het antwoord op de vraag naar de manier waarop in Nederland besluiten worden genomen over de aanschaf van gevechtsvliegtuigen kan niet los worden gezien van de verschillende tijdsperioden waarbinnen zulke besluiten werden voorbereid en genomen. Daarom is een onderverdeling gemaakt in drie fasen. De eerste fase betreft de aanschaf van de *Starfighter* en de *NF-5*. In deze fase was sprake van een hoge mate van zelfstandigheid van de luchtmacht en een lage mate van politieke controle. De ambtelijke autonomie verliest in de volgende fase aan kracht als wordt gezocht naar een opvolger van de *Starfighter*. In deze fase komen vragen aan de orde over de financiering van de aankoop van een opvolger en spelen ook overwegingen een rol die buiten de competentie van de luchtmacht vallen, zoals industrieelpolitieke en buitenlandspolitieke overwegingen. De wijze waarop besluiten in deze fase worden genomen neigt dan steeds meer en meer naar politiekambtelijke complementariteit. Maar zodra aan de basisvoorwaarden voor het maken van een keuze is voldaan wordt de besluitvorming gekenmerkt door ambtelijke autonomie. Met deze basisvoorwaarden zijn bedoeld de tijdige beschikbaarheid van een gevechtsvliegtuig dat in technisch en operationeel opzicht voldoet aan de wensen van de luchtmacht en aan een solide financiële raming die past binnen de aan de luchtmacht toebedeelde budgettaire ruimte.

Als aan deze basisvoorwaarden is voldaan heeft de luchtmacht het voor het zeggen wat de keuze van een nieuw toestel betreft. Haar monopolie op belangrijke beleidsinformatie zorgt ervoor dat op een gegeven moment de politieke gezagsdrager wordt “meegezogen” in de keuze van de luchtmacht.

Welke actoren bepalen de keuze en welke standpunten nemen zij in?
De tweede vraag die aan dit onderzoek ten grondslag ligt betreft de actoren die bij de besluitvorming betrokken zijn. Het antwoord op de eerste vraag geeft uitsluitsel over de rol van twee belangrijke actoren: de minister en de luchtmacht. De rol van de Tweede Kamer bij dit soort besluiten is zoals we in het antwoord op de eerste vraag zagen beperkt. Of om de beeldspraak van ’t Hart te gebruiken: de Tweede Kamer stelt zich in dit soort kwesties als het spreekwoordelijke makke schaap op. Wat de rol van de industrie betreft gaat het met name om Fokker. Bij de verschillende besluiten waren de belangen van Fokker groot tot zeer groot. Maar ook blijkt dat de luchtmacht bij de besluitvorming opteerde voor inschakeling van de Nederlandse vliegtuigindustrie op een wijze die niet overeenkwam met de hoofdbelangen van Fokker. Anders gezegd: de luchtmacht koos consequent een oplossing die het minst gunstig voor Fokker was.

Noch de Tweede Kamer, noch Fokker beschikte over de mogelijkheden om de dominante rol van de luchtmacht aan kracht en macht te laten inboeten. Binnen de ministeries was de rol van de luchtmacht eveneens dominant. De vraag ligt voor de hand hoe de dominante positie van deze kleine groep luchtmachtofficieren binnen de geldende politiek-bestuurlijke verhoudingen in Nederland is te verklaren. Hun dominante positie is opvallend en heeft veel kenmerken van een belangengroep. Hoe is te verklaren dat de luchtmacht zo lang en zo consequent autonoom haar gang kon gaan in de besluitvorming over omvangrijke en politiek uiterst omstreden projecten? Waarom was het voor opeenvolgende ministers niet mogelijk politieke sturing en controle uit te oefenen? Waarom werden de vaak enorme belangen van de Nederlandse vliegtuigindustrie niet naar evenredigheid meegewogen in de finale besluitvorming? En waarom stelde de Tweede Kamer zich zo passief op? Waarom kon of wilde de volksvertegenwoordiging geen eigen oordeel vellen over zulke belangrijke besluiten?

Schema 14.3 Politiek-ambtelijke verhoudingen in de besluitvorming

	1. Aanschaf Starfighter (hfd. 3)	2. Aanschaf NF-5 (hfd.4)	3. Op zoek naar een opvolger (hfd.5 en 6)	4a. Besluit tot vervanging Starfighter (hfd. 7)	4b. De keuze van de luchtmacht (hfd. 8, 9 en 10)	4.c Aanschaf F-16 (hfd. 11 en 12)	5. Na de aanschaf (hfd. 13)
Politiek-ambtelijke verhoudingen	Ambtelijke autonomie	Ambtelijke autonomie	Wederzijds laissez-faire	Politiek-ambtelijke impasse	Ambtelijke autonomie	Ambtelijke autonomie	Ambtelijke autonomie
Rol Tweede Kamer	Beperkt	Beperkt	Gering	Gering	Gering	Beperkt	Gering
Belang Fokker/ behartiging belang Fokker in besluit-vorming	Groot/-	Groot/-	Zeer groot/-	Zeer groot/0	Zeer groot/-	Zeer groot/-	Groot/+

In hoofdstuk 2 is gewezen op het gebrek aan kennis over de manier waarop besluiten tot stand komen. Een algemene 'grote' besluitvormingstheorie is een mythe. Voor kennis over de manier waarop besluiten worden genomen zijn we aangewezen op benaderingen en modellen die verschillende uitgangspunten en invalshoeken kennen.

De besluitvorming over de aanschaf van Nederlandse gevechtsvliegtuigen maakt duidelijk dat zulke perspectieven nodig zijn om de besluitvorming te kunnen reconstrueren. Nu eens was sprake van een wisselend aantal actoren, binnen en buiten de defensieorganisatie, dan weer was sprake van maar een heel beperkt, vast aantal hoofdrolspelers. Vaak verliep de besluitvorming met kleine stapjes of routineus, maar soms was sprake van crisissituaties. In elke fase van de besluitvorming was sprake van het ontbreken van voldoende informatie of kon geen zekerheid worden verkregen over belangrijke factoren die in de besluitvorming een rol speelden (financiële gevolgen, industrieeleconomische compensatie). Vooral als de onzekerheid hoogtij vierde kon de besluitvorming alleen maar stapje voor stapje, incrementeel, verlopen. Maar uiteindelijk zegevierde altijd de aanvankelijke keuze van de luchtmacht en volgde de verantwoordelijke minister of staatssecretaris altijd het voor hem door de luchtmacht uitgestippelde pad.

14.2 Drie benaderingen

Met de antwoorden op de twee onderzoeksvragen kunnen we vervolgens nagaan welke theoretische benadering het best bruikbaar is en de grootste overtuigingskracht heeft om de wijze van besluitvorming te kunnen typeren en verklaren.

14.2.1 Netwerken

Bij politieke strijdpunten geven de relatieve machtsverhoudingen tussen voor- en tegenstanders over een strijdpunt uiteindelijk de doorslag en bepalen ze de uitkomst van het besluitvormingsproces. Binnen deze strijdpuntnetwerken nemen overheidsorganisaties een zeer dominante plaats in.

Dit alles neemt niet weg dat de netwerkbenadering beperkingen kent en niet algemeen, zoals bij complexe defensiematerieelprojecten, toepasbaar is. De vervanging van de *Starfighter* was geen project met een aantal uiteenlopende groepen van belanghebbenden. Bij de besluitvorming over de vervanging was geen sprake van een 'open netwerk'. Het netwerk rond veel grote projecten, met name infrastructurele projecten, kent geen formele belemmeringen voor toetreding: bij de vervanging van de *Starfighter* gold het omgekeerde. Geheimhouding en de wijze waarop de

besluitvorming verliep wierpen drempels op voor de toetreding van andere actoren. De pleitbezorgers van de netwerkbenadering zijn selectief in hun keuze voor voorbeelden: infrastructurele projecten. Maar dat betekent beslist niet dat hun benadering universele toepassing heeft.

Een ander fundamenteel probleem is dat 'knowhow' en organisatorische capaciteit zich niet laten meten, laat staan dat macht en invloed in meetbare termen kunnen worden vastgesteld. Actoren maken deel uit van open netwerken. Onderscheid tussen actoren die zich slechts aan de periferie van zo'n netwerk bevinden en actoren met "een zeer dominante plaats" in het netwerk kan daarom niet worden gemaakt. Deze fundamentele zwakte in de netwerkbenadering bevordert uiteraard de bruikbaarheid van dit perspectief niet.

Andere pluricentrische benaderingen bieden daarvoor meer ruimte. De overheid is in deze 'netwerk'-benadering niet meer de centrale actor, maar een van de vele actoren die geen van allen autonoom zijn om te kunnen beslissen.[1] Jouke de Vries spreekt in dit verband in navolging van Graham T. Allison over "een conglomeraat van organisaties", waarin "de variëteit aan maatschappelijke belangen" wordt weerspiegeld. [2]

De 'netwerk'-benadering sluit op het eerste gezicht nauw aan bij de wijze waarop binnen defensieorganisaties besluitvorming plaatsheeft. Het militair-industrieel complex is daarbij de meest voor de hand liggende uitwerking van wat onder een netwerk moet worden verstaan. Het opmerkelijke bij de besluitvorming over de aanschaf van de *F-16* en zijn voorgangers is nu juist dat de inschakeling van de Nederlandse industrie pas aan de orde kwam nadat de keuzes voor de *Starfighter*, de *NF-5* en de *F-16* allang waren gemaakt. Pas bij de verdediging van de keuze werd het industrieelpolitieke belang opgenomen in het rijtje van argumenten dat de eerder gemaakte keuze in de ministerraad en de Tweede Kamer moest schragen.

Tegen de netwerkbenadering van Klijn en Teisman bestaat volgens De Vries ook een empirisch bezwaar: "pluricentrische theorieën verklaren namelijk niet waarom de voorstanders van nieuwe infrastructuur het in de besluitvorming voortdurend winnen."[3] Aan dit laatste koppelt De Vries de kritische kanttekening dat in deze netwerkbenadering de vraag naar macht en invloed "amper meer [wordt] gesteld". Interessant is de tegenwerping van Klijn en Koppenjan: "De afwezigheid van een dominante actor impliceert niet dat hulpbronnen gelijkelijk over actoren verdeeld zijn. Ook regels kunnen in het voordeel werken van sommige actoren en in het nadeel van andere. Deze verschillen doen ertoe: actoren gebruiken ze om het verloop en de inhoud van de interactie te beïnvloeden. Zo zal een projectontwikkelaar of een gemeente over het algemeen meer invloed kunnen uitoefenen op de inhoud van stedenbouwkundige plannen dan bewonersorganisaties. De laatste actor ontbreekt het aan de 'knowhow' en de organisatorische capaciteit om in het proces overal aanwezig te zijn en een inbreng te hebben."[4] Klijn en Koppenjan gaan ervan uit dat bij dit type besluitvorming de toegang tot het netwerk voor elke actor gelijk is, maar de attributen waarmee de actoren hun plek in het netwerk vestigen kunnen verschillen. Hier stuit de netwerkbenadering op het probleem van de verschillende betrokkenheid van actoren. Bij stedenbouwkundige plannen ligt dat fundamenteel anders dan bij de aanschaf van een wapensysteem als de *Starfighter*, de *NF-5* of de *F-16*. Bij de bruikbaarheid van de netwerkbenadering bij de besluitvorming over de aanschaf van gevechtsvliegtuigen kunnen dan ook de nodige vraagtekens worden gezet.

14.2.2 IJzeren driehoeken

Het aantal actoren bij de besluitvorming over de aanschaf van Nederlandse gevechtsvliegtuigen, en met name bij de *F-16*, was beperkt. Het grootste deel van de beleidsinformatie bleef geheim en werd maar in een beperkte kring gedeeld. Van een open netwerk met veel actoren was dus geen sprake. Zo rijst de vraag of het model van de 'ijzeren driehoek' bij het onder de loep leggen van de gang van zaken bij deze keuze bruikbaar is. Onder een ijzeren driehoek worden

de relaties bedoeld tussen drie actoren: ministeries, Vaste Commissies van de Tweede Kamer en belangengroepen. Zulke ijzeren driehoeken kennen maar drie actoren, aldus De Vries. Het is de vraag of voor de besluitvorming binnen de defensieorganisatie het model van de ijzeren driehoek een bruikbaar perspectief oplevert. Anders gezegd: op z'n minst een, misschien zelfs twee zijden van de ijzeren driehoek bleken bij de besluitvorming over de vervanging van de *Starfighter* niet te functioneren. Belangengroepen speelden geen rol van betekenis in de besluitvorming en de Tweede Kamer deed dat evenmin. De politieke strijd werd niet uitgevochten binnen deze driehoek, maar op slechts de schuine zijde van de defensieorganisatie, met de minister aan de kop en de luchtmacht met de meeste touwtjes in haar handen.

14.2.3 Kleine groepen: Technopols

De vraag of de 'technopol'-benadering voor dit onderzoek bruikbaar is ligt voor de hand. Op het eerste gezicht zitten aan de bruikbaarheid haken en ogen. Zo lijkt de 'technopol'-benadering onlosmakelijk verbonden met een aantal Zuid-Amerikaanse landen. Het politieke leven in deze landen werd in de door Domínguez bestudeerde periode gekenmerkt door patronage, cliëntilisme en corruptie. Ze functioneerden in democratieën, waarin de rol van het parlement maar een bleek aftreksel was van de macht van de volksvertegenwoordigingen in de meeste West-Europese landen. De 'technopols' konden een stempel zetten op het economische beleid vlak na politieke en financiële crises in de vier Zuid-Amerikaanse landen. Verder droegen alle 'technopols' politieke verantwoordelijkheid als minister van Financiën, minister-president en in een geval zelfs als president. En ten slotte was de missie van de 'technopols' veel verder reikend dan het handjevol luchtmachtofficieren die bij de besluitvorming over de vervanging van de *Starfighter* betrokken waren. Hun missie was "to force the state to shed its 'fat'[…], to ensure that the state will be 'fit', to govern and to elicit the consent of citizens."[5] Domínguez stelt zich dan ook op het standpunt dat "there may be an empirical limit to the replicability or portability of our argument beyond these cases." Of dat inderdaad zo is, hangt volgens hem af van subsequent research to determine whether successful technopols can arise in contexts with less traumatic economic and political antecedents."[6]

Wat dat betreft is het inderdaad mogelijk gebleken de "empirical limit" van de 'technopol'-benadering te verschuiven. Domínguez wijst zelf op historische voorbeelden van 'technopols', waarbij hij teruggaat tot de Oudtestamentische Josef, die als raadsheer van de Faraoh het Egyptische volk hielp zeven bijbelse plagen te overleven. Meer aansprekend zijn recentere publicaties over het succes van economische hervormingen in Nieuw-Zeeland en in enkele provincies in Canada, die op het conto van 'technopols' uit deze landen moeten worden geschreven.[7] De Vries wijst op "publieke ondernemers" en "ambtelijke ondernemers", twee categorieën politici en ambtenaren die in de omschrijving van De Vries makkelijk onder de noemer van 'technopols' te vangen zijn. De publieke ondernemers voelen "zich op het infrastructurele terrein als vissen in het water."[8] Volgens De Vries zijn de politieke ondernemers "meer technocraten dan partijpolitici, zeker nu zij in de context van de ministerraad functioneren. […] Technocraten kennen bovendien een lichte hang naar autoritaire besluitvorming, omdat in hun opvatting deskundigen betere besluiten nemen." Deze laatste uitspraak is een understatement dat eerder op 'technopols' dan rechtgeaarde technocraten van toepassing is. Op de achtergrond spelen ambtelijke ondernemers hun rol. "Ambtenaren die met hart en ziel zijn verbonden aan een bepaald project", zo typeert De Vries deze 'technopols'.

Maar ook in andere opzichten past de 'technopol'-benadering in de besluitvorming over de vervanging van de *Starfighter.* In de eerste plaats gold voor de luchtmacht dat met de vervanging van de *Starfighter* ook het voortbestaan van de Koninklijke luchtmacht in het geding was. Het minderheidsstandpunt in het rapport van de commissie-Van Rijckevorsel deed dat voortbestaan even wankelen. De komst van het kabinet-Den Uyl met op Defensie een minister en staatssecretaris van de Partij van de Arbeid deed daar nog eens een schep bovenop. Wat voor

de 'technopols' in de Zuid-Amerikaanse landen een politieke en financiële crisis was, was voor de luchtmacht de strijd om haar voortbestaan.

In de tweede plaats ging het bij de luchtmacht om een groep officieren die in een hecht groepsverband werkten. Net zoals de 'technopols' in de Zuid-Amerikaanse landen en hun navolgers in Nieuw-Zeeland en in Canada, die elkaar door en door kenden van hetzelfde wetenschappelijke instituut of dezelfde opleiding. Domínguez noemt als een van de 'technopols' het teamverband: "The ideas shaped the team, and the team became the collective carrier of the ideas."[9] Hun vakkennis werd in international verband hoog ingeschat, hun "cosmopolitan vision" hadden ze zich eigen gemaakt gedurende lange periodes in het buitenland, vaak in internationale werkverbanden. Stokla en Hidma, de twee belangrijkste officieren in de besluitvorming, hadden beiden gewerkt in het *MRCA*-project in München.

In de derde plaats mag niet worden voorbijgegaan aan het feit dat de Tweede Kamer nauwelijks in staat was en ook nauwelijks in staat werd gesteld om ten volle haar controlerende taak uit te voeren. De aanschaf van gevechtsvliegtuigen werd met de nodige geheimzinnigheid omgeven. De beraadslagingen in parlementaire gremia, zoals de Staatscommissie voor Defensie, werden vertrouwelijk gevoerd en de overheid bepaalde de samenstelling van deze commissie door benoeming van de leden bij Koninklijk Besluit. Zo konden parlementariërs aan het linkerspectrum van de Nederlandse politiek worden geweerd. In de Tweede Kamer heerste daarnaast lang een terughoudendheid om besluiten op defensiegebied kritisch te volgen en daarover een oordeel uit te spreken. De politieke onenigheid tussen de minister van Defensie en de fractie van de Partij van de Arbeid in de Tweede Kamer tijdens de besluitvorming over de vervanging van de *Starfighter* was een tot dan aan het Binnenhof uniek verschijnsel.

Op één punt wijkt de 'technopol'-benadering af van de kenmerken van de luchtmachtofficieren. Slechts bij twee van de vijf onderzochte besluiten droegen (oud-) officieren van de luchtmacht politieke verantwoordelijkheid. Bij het eerste besluit, de aanschaf van de *Starfighter* (1959-1963), had de luchtmacht de "operationele" keuze voor de *Starfighter* gemaakt op een moment dat door het vertrek van minister Sidney van den Bergh sprake was van een politiek vacuüm. De opvolger van minister Van den Bergh werd zo geconfronteerd met een voldongen feit. Bij het vierde besluit, de vervanging van de *Starfighter* en de aanschaf van de *F-16* (1971-1975), was de scheiding tussen politieke en ambtelijke verantwoordelijkheid binnen de krijgsmacht in het algemeen en in de luchtmacht in het bijzonder vaag. De herinnering aan staatssecretarissen en zelfs een minister uit de eigen gelederen was nog vers. En daarmee passen ze in de omschrijving van Domínguez van 'technopols': "[They] learned early the importance of ideas and of high professsional standards. They were classic idea carriers who went on to implement those ideas."[10]

Dat laatste gold ook voor het vijfde besluit, de vervanging van de *NF-5* door de *F-16* (1978-1980).

De prominente positie van 'technopols' in de besluitvorming over de aanschaf van gevechtsvliegtuigen roept de vraag op hoe hun vooraanstaande rol zich verhoudt tot de politiekambtelijke verhoudingen zoals we die in het Nederlandse democratisch-parlementaire stelsel kennen. Dahl heeft erop gewezen dat het vanzelfsprekend is dat deskundigen een belangrijke stem hebben in de besluitvorming. Het is in feite een alledaags verschijnsel dat mensen bij belangrijke beslissingen deskundigen inroepen om de juiste keuze te kunnen maken: "almost all of us do rely on experts to make crucial decisions that bear strongly and directly on our well-being, happiness, health, future, even our survival, not just physicians, surgeons, and pilots but in our increasingly complex society a myriad others."[11]

Ook is de vraag aan de orde of groepsprocessen een rol in de besluitvorming in de kleine kring van beslissers heeft gespeeld. Als inderdaad sprake is van een kleine, hechte groep van beslissers met 'high professional standards' en met een kennis en zaken en deskundigheid waarmee ze in de politieke besluitvorming steeds de boventoon konden voeren, dan roept dat de vraag op wat de verklaring is van de vele missers, uitglijers en complicaties in de besluitvorming over de aanschaf van gevechtsvliegtuigen.

14.2.3.1 Groupthink

Bij grote projecten is vaak sprake van een in omvang beperkte groep die de regie bij de voorbereiding en uitvoering van dit soort projecten stevig in handen heeft. Bij de Betuweroute was dat de Nederlandse Spoorwegen, bij de Oosterscheldestormvloedkering Rijkswaterstaat en dan nog in het bijzonder de Deltadienst. Bij de aanschaf van gevechtsvliegtuigen was dat de directie materieel van de Koninklijke luchtmacht.

Bij de aanschaf van de *NF-5* deden zich eind 1966 complicaties voor. De offerte bleek te zijn verlopen en Northrop vroeg voor de toestellen een hogere prijs. Met man en macht werd geprobeerd om Northrop zover te krijgen voor de oude prijs alsnog akkoord te gaan. Als tegenprestatie zou Defensie dan snel besluiten tot de aankoop. De ministerraad werd van de verwikkelingen rond de verlopen offertes niet op de hoogte gebracht. Pas toen de luchtmacht contact had opgenomen met Canada over aansluiting bij de Canadese licentieproductie gaf minister van Defensie Piet de Jong opening van zaken in de ministerraad. Alternatieven waren niet bezien en het contact met de Belgische luchtmacht die nog twijfelde tussen het Amerikaanse toestel en de *Mirage* was verbroken.

Een ander voorbeeld van groepsdenken in de besluitvorming is het tegen beter weten vasthouden aan deelname aan het *MRCA*-project. Hoewel in de ministerraad was vastgesteld dat verdere deelname aan dit project geen nut meer had, bleef de luchtmacht elke strohalm vastpakken om bij de ontwikkeling van een nieuw toestel betrokken te blijven. Om de politieke steun voor voortzetting van de deelname te vergroten voerde de luchtmacht gesprekken met Fokker om een grotere rol bij de ontwikkeling en uiteindelijk productie te bewerkstelligen. Maar de belangstelling bij het Nederlandse bedrijfsleven was niet groot en de bondgenoten in het *MRCA*-project bleken niet bereid aan de Nederlandse wensen voor een tweede type, veel eenvoudiger, toestel tegemoet te komen.

14.2.3.2 Verstrikking

Bij de aanschaf van de *Starfighter*, de *NF-5* en de *F-16* ging het in de besluitvorming niet alleen om de operationele en technische eisen die voor de luchtmacht de doorslag gaven. Bij de keuze voor de *Starfighter* was ook de vermeende toezegging van de Verenigde Staten om de helft van de door Nederland benodigde toestellen te betalen van belang. Na het besluit tot aanschaf bleek dat de toezegging wat de Verenigde Staten betreft op een misverstand berustte. Na het onverwachte en plotselinge vertrek van minister Sidney van den Bergh had de nieuwe minister een informatieachterstand: minister Sim Visser verkeerde in de veronderstelling dat hij een toezegging van de Amerikanen op zak had. Maar ondanks deze tegenvaller zette hij de aanschaf van de *Starfighter* nagenoeg volledig door. Een alternatieve gang van zaken was niet meer mogelijk: Nederland zat vast aan de *Starfighter*. De luchtmacht kreeg de gelegenheid om via een vervolgbestelling nog een aantal toestellen aan te schaffen.

Bij de aanschaf van de *NF-5* was sprake van een routineachtige houding van de luchtmacht. Via een uitgebreide vergelijking tussen de verschillende alternatieven viel de keuze op de *F-5* van Northrop. Door bureaucratische blunders bleken de offertes van Northrop verlopen en dreigde een financieel fiasco.In deze crisisachtige situatie koos de luchtmacht voor een onorthodoxe oplossing en werd – snel en dus gehaast – een noodvoorziening getroffen via Canada.

Uiteindelijk bleek die oplossing minstens zo duur als de fors door Northrop opgehoogde offerte. Maar er was geen weg terug.

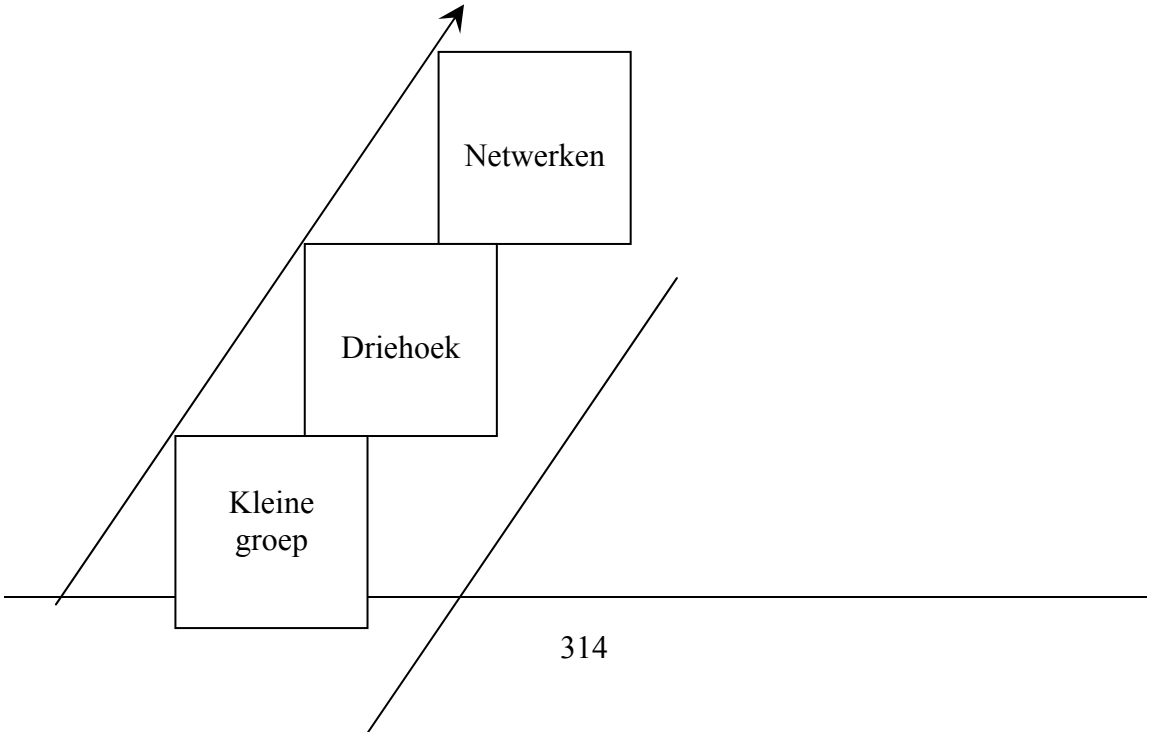
Bij de aanschaf van de vervanger van de *Starfighter* zette de luchtmacht eerst haar kaarten op een Europees project voor de *MRCA*. Met veel moeite rukte de luchtmacht zich van dit veel te dure en steeds duurder wordende project los. Dat leidde tot een zoektocht naar een opvolger waarbij de luchtmacht zich uiteindelijk richtte op de *Cobra*, een toestel van Northrop. De taakspecialisatiestudie van de *NAVO* werd benut om de eisen aan een nieuw toestel zo hoog mogelijk op te schroeven en zo de kansen voor de *Cobra* niet te schaden. Om te voorkomen dat financiële barrières de keuze voor een nieuw toestel zouden blokkeren koos de luchtmacht voor een investering in een nieuw toestel over een groot aantal jaren. Het bedrag van 2,3 miljard gulden in de Defensienota-1974 is echter – achteraf gezien – slechts ten dele toereikend geweest om de aanschaf en verdere ontwikkeling van de *F-16* te bekostigen. Maar toen was er al zoveel in het vervangingsproject geïnvesteerd en ontbraken bruikbare alternatieven om de koers nog te kunnen wenden. De optie op de aanschaf van achttien toestellen was bedoeld om de minister de mogelijkheid te bieden om eventueel voor een Europees alternatief te kiezen voor de vervanging van de *NF-5*. Maar in de kleine lettertjes van de afspraken over die optie waren zoveel haken en ogen opgenomen dat zo'n uitstap financieel gezien niet verantwoord was.

14.3 Conclusie

De besluitvorming over de aanschaf van gevechtsvliegtuigen wordt gekenmerkt door een dominante rol van de luchtmacht. Dat komt tot uitdrukking in het prevaleren van militairoperationele en militair-technische argumenten boven argumenten van andere aard, zoals buitenlandspolitieke, industriepolitieke overwegingen en de mogelijkheden op financieel gebied.

Op het eerste gezicht was de luchtmacht een schakel, een uiterst belangrijke schakel, als het ware een loods. Een loods die uitstekend de weg kent en bij het binnenloodsen aan boord stapt, het heft in handen neemt en als het ware op de plaats van de kapitein plaatsneemt. Het kostte het handjevol officieren van de luchtmacht geen moeite om vanuit hun dominante positie als hecht georganiseerde groep in de 'ijzeren driehoek' met de minister van Defensie en in zijn kielzog de Tweede Kamer – als dat nodig was – een stevig stempel te drukken op de besluitvorming over de aanschaf van gevechtsvliegtuigen. De Tweede Kamer stelde zich op als het spreekwoordelijke "makke schaap" en de minister van Defensie was afhankelijk van de informatie die de luchtmacht hem doseerde.

Schema 14.4 Schakelmodel tussen netwerken, ijzeren dreihoeken en kleine groepen



De besluitvorming voltrok zich zo grotendeels binnen de 'kleine groep' van luchtmachtofficieren. Als het nodig was zocht de 'kleine groep' de volgende 'tree' in de bovenstaande 'trap' op en plaatste de twee andere punten in de 'ijzeren driehoek' (minister en Tweede Kamer) voor voldongen feiten of wist hen te overtuigen (zie het bovenstaande schema). Dat gold ook voor de netwerken rond de besluitvorming (andere ministeries, industrie, etc). Ook daar manifesteerde de 'kleine groep' zich als 'dominante actor' op momenten en in situaties dat dat opportuun was om wel weer snel af te dalen.

Binnen de defensieorganisatie was de luchtmacht een van de drie krijgsmachtdelen, maar de band met marine en landmacht was bij besluiten over zulke complexe projecten als de vervanging van gevechtsvliegtuigen uiterst slap. Bemoeienis van de andere krijgsmachtdelen was er nauwelijks, concurrentie tussen dit voor de luchtmacht zo belangrijke project en andere, voor de marine en landmacht belangrijke projecten was er ook niet. Zo kon de luchtmacht zich manifesteren als een op alle niveaus in de besluitvorming op de voorgrond tredende schakel in de besluitvorming. De luchtmacht als 'zeer dominante actor' roept echter vragen op over de positie van de politiek verantwoordelijken voor de defensieorganisatie, de minister en zijn staatssecretarissen. Datzelfde geldt uiteraard voor de rol van de Tweede Kamer, dat uiteindelijk in het Nederlandse parlementair-democratische politieke bestel het laatste woord heeft. Ook belangengroepen, zoals de Nederlandse vliegtuigindustrie, speelden in de besluitvorming geen rol van betekenis.

Maar over de rol en de betekenis van de luchtmacht als 'zeer dominante actor' rijzen nog meer vragen. Binnen de luchtmacht functioneerde de hoogste militair, de chef van de luchtmachtstaf, op gelijke voet met andere leden van de luchtmachtraad. De directeur materieel droeg dezelfde militaire rang en beschikte over een monopolie op de vaak voor anderen ontoegankelijke en ondoorgrondelijke technische kennis en informatie. Zo kreeg de directie materieel in het algemeen en de directeur materieel in het bijzonder een sleutelfunctie in de besluitvorming. "De directeur materieel was de aanschafautoriteit. De luchtmachtstaf stelde de operationele eisen op en de directeur materieel was belast met de keuze", zo lagen volgens een ingewijde de echte machtsverhoudingen.[12] Deze sleutelfunctie werd niet alleen binnen het ministerie van Defensie en binnen het kader van de interdepartementale samenwerking vervuld. Ook in internationaal verband, in de contacten met de concurrerende bedrijven en in het diplomatieke verkeer, fungeerden de directeur materieel en zijn medewerkers als het eerste en soms zelfs enige aanspreekpunt.

De luchtmacht was in de in deze studie onderzochte periode een – vergeleken met de marine en de landmacht - piepjonge organisatie. De militaire luchtvaart nam vanaf de Eerste Wereldoorlog een steeds belangrijker rol in de moderne oorlogsvoering in, maar het duurde tot ver na de Tweede Wereldoorlog voordat dat toegenomen belang tot uitdrukking kwam in de oprichting van een eigen organisatie, een eigen krijgsmachtdeel voor de luchtmacht.

In 1959 kreeg de met landmachtzaken belaste staatssecretaris de luchtmacht 'erbij'. In 1963 kreeg de luchtmacht een eigen staatssecretaris, die uit haar eigen gelederen tot dat ambt werd geroepen. Ook de opvolgers van Willem den Toom, oud-directeur materieel, waren met één enkele uitzondering luchtmachtofficieren. Den Toom keerde in 1967 nog een keer terug in het kabinet: hij werd minister van Defensie. Met de komst van Hans de Koster en Henk Vredeling als ministers van Defensie werd met de bijna onafgebroken traditie van recrutering van bewindspersonen voor Defensie uit de eigen rangen en gelederen gebroken. Zo leek het althans.

Het grootste deel van zijn ministerschap werd Vredeling geflankeerd door twee staatssecretarissen, die beiden een carrière binnen de landmacht achter de rug hadden. De Koster koos vice-admiraal b.d. Adri van Es als staatssecretaris. Om de door Allison gebruikte 'Wet van Miles' te parafraseren: 'Where you stand depends on where you originally come from'.[13]

De naam van Vredeling roept associaties op met een krachtig ministerschap. Dat beeld vraagt om nuancering. Vredeling was een krachtige persoonlijkheid, maar hij had als minister een schreeuwend gebrek aan medestanders. De komst van vertrouwelingen als Ab Sligting naar het ministerie van Defensie was een noodgreep. Vredeling stond er goeddeels alleen voor. En als bewindspersoon werkte hij niet bepaald consequent aan de versterking van zijn prestige en het aanzien van zijn ambt. Maar Vredeling redde zich daaruit door op tal van momenten in de bres te springen voor de krijgsmacht waarmee hij als oud-verzetsman een ambivalente relatie onderhield. Aan de ene kant voelde hij zich verantwoordelijk voor een goed uitgeruste krijgsmacht, maar aan de andere kant had hij lak aan de hiërarchische verhoudingen binnen de krijgsmacht en de status die officieren aan hun uniform ontleenden. Juist deze ambivalentie bood de luchtmacht mogelijkheden om de minister te overtuigen van haar belangen of in ieder geval pleitbezorger van die belangen te maken.

Voor een groot deel van de jaren zestig en zeventig bestond voor de luchtmacht voldoende ruimte om op hoog ambtelijk én op politiek niveau haar doelstellingen te formuleren en betrokken te zijn bij de uitvoering van beleidsbeslissingen. De loods stond niet alleen aan het roer, maar kon ook achter het bureau van een van de staatssecretarissen gaan zitten en zelfs op de plek van de minister plaatsnemen. Minstens zo belangrijk als deze formele macht was de informele macht van de luchtmacht. Kennis en technische deskundigheid werden gemonopoliseerd door een aantal luchtmachtfunctionarissen dat op de vingers van een, hooguit twee handen was te tellen.[14] Zo verkreeg de luchtmacht in de persoon van de directeur materieel inderdaad een positie die lijkt op de status van "zeer dominante actor". Deze dominantie was er aan het eind van de jaren vijftig en aan het begin van de jaren zestig toen de aanschaf van de *Starfighter* aan de orde was. Deze dominantie was er ook toen later in de jaren zestig knopen moesten doorgehakt over de aanschaf van de *NF-5* en de deelname aan het *MRCA*-project.

Deze dominante positie van een kleine, hechte groep luchtmachtofficieren vertoont grote gelijkenis met de beschrijving van 'technopols'. Goed opgeleide, technisch onderlegde officieren die vaak tientallen jaren met elkaar samenwerkten en met ongeëvenaard aanzien op grond van hun deskundigheid en kennis wisten zij in de besluitvorming een dominante positie te verwerven. Maar bij elk van de vijf onderzochte besluiten ging het nodige mis. Missers, misverstanden, uitglijers en complicaties zorgden voor crisisachtige momenten in de besluitvorming. Tegenvallers en tegenslagen deden vaak de tot dan toe goed verlopen besluitvorming op haar grondvesten schudden. Sporen van groepsdenken en verstrikking zijn in de besluitvorming, in elk van de vijf onderzochte besluiten, over de aanschaf van gevechtsvliegtuigen terug te vinden. En daarmee komen we bij een conclusie over de bruikbaarheid van theoretische benaderingen voor de besluitvorming over de aanschaf van gevechtsvliegtuigen. Van de drie nader onderzochte benaderingen bleken over de bruikbaarheid van het netwerkmodel en het perspectief van de 'ijzeren driehoeken' de nodige twijfels te bestaan. Maar ook de 'technopol'-benadering roept vragen op. Deze benadering is bruikbaar om de structurele werking van een kleine groep in de besluitvorming te verklaren, maar biedt onvoldoende houvast voor de verklaring van wat er in zo'n groep mis kan gaan. Groepsprocessen als 'Groupthink' en verstrikking voorzien in deze lacune. Een combinatie van een op de structuur van de besluitvormende groep afgestemde benadering in combinatie met groepsdynamische verschijnselen als 'Groupthink' en verstrikking bieden de best mogelijke verklaring van de dominante positie van een zo kleine groep besluitvormers. Dat biedt aanknopingspunten voor verbeteringen in de besluitvorming over zulke projecten.

Het is immers de vraag of bij dit soort besluiten zo'n markante en dominante positie van een handjevol Nederlandse luchtmachtofficieren op haar plaats is. Zij bepaalden tot op ver grote hoogte de keuze op de aanschaf van gevechtsvliegtuigen in het algemeen en de *F-16* in het bijzonder. En aan deze keuze liggen eerst en vooral militairoperationele en technische eisen ten grondslag. Financiële overwegingen en het belang van industrieeleconomische compensatie zijn daaraan ondergeschikt en volgen op het tweede plan. Net zoals buitenlandspolitieke overwegingen. Zo is sprake van een patroon, dat slechts met het onder financiële druk genomen besluit tot vertrek uit het *MRCA*-project, de besluitvorming over de aanschaf van gevechtsvliegtuigen over een periode van tientallen jaren heeft gekenmerkt.

Het bovenstaande beeld wijkt nogal af van de geijkte opvattingen over politiekambtelijke verhoudingen. De luchtmacht, en dan met name de directie materieel, ontwikkelde zich als een machtige belangengroep, die haar stempel in grote ambtelijke autonomie op de besluitvorming over zulke grote en kostbare projecten kon zetten. Hier stuiten we op wat Dahl "the dark side" van de parlementaire democratie heeft genoemd.[15] Achter de parlementair-democratische façade van het Nederlandse politieke bestel delegeren kiezers zeggenschap over de besluitvorming niet alleen aan gekozen vertegenwoordigers, maar ook "by an even more indirect and circuitous route […] authority to administrators, bureaucrats, civil servants, judges, and at a still further remove to international organizations." Dahl heeft zich niet verontrust uitgesproken over het functioneren van deze "political and bureaucratic elites". Hij ging er van uit dat deze elites "its own system of mutual checks and balances" hebben. Dat laatste moet bij kleine, hiërarchisch georganiseerde groepen als de directie materieel van de Koninklijke luchtmacht in een tijd dat de voor de besluitvorming benodigde informatie vaak aan de hoogste graad van geheimhouding was onderworpen worden betwijfeld.

Woord van dank

Graag wil ik een woord van dank uitspreken aan het adres van een groot aantal collega's en vrienden.

Deze studie was niet mogelijk zonder hun vaak onmisbare hulp. Op 1 september 1999 werd ik voor een periode van twee jaar gedetacheerd op het 'Nederlands Instituut voor Internationale Betrekkingen Clingendael'. Onder de inspirerende leiding van professor dr. A. van Staden en professor dr. J. Th. Q. Rood wijdde ik me op 'Clingendael' aan enkele studies. Dankzij drs. D.H. Zandee, generaal-majoor b.d. mr. drs. C. Homan, mevrouw dr. M. van Leeuwen en dr. A.E. Pijpers kreeg ik de liefde voor onderzoek terug. Het resultaat ligt nu voor u.

Hun inspiratie is het fundament waarop deze studie rust. Een op 'Clingendael' gemaakte, maar nimmer gepubliceerde aanzet voor een nadere studie naar de besluitvorming over de aanschaf van de *F-16* was de tweede stap op weg naar dit proefschrift. Professor dr. B.A.G.M. Tromp spoorde me aan de aanzet, die voor een groot deel terug te vinden is in hoofdstuk 13, uit te werken tot een volwaardige studie. Als promotor begeleidde hij mij van de eerste aanzet in 2001 tot het manuscript waar hij op 4 juni 2007 zijn goedkeuring gaf. Zijn plotselinge overlijden op 20 juni 2007 was een schok, die de afronding van het proefschrift heeft overschaduwd en van een gitzwarte rand heeft voorzien. Bart was en blijft ook voor mij een onuitputtelijke inspiratiebron. Het schrijnt dat hij er bij de laatste, allerlaatste passen op weg naar de promotie niet meer is. Een deel van dat gemis wordt opgevuld door de steun van Willemien Tromp-Brattinga. Mijn andere promotor, professor dr. Jouke de Vries, wees me de weg in de vaak ondoorgrondelijke wereld van besluitvormingstheorieën. Vele duwtjes, en met name het laatste duwtje, kwamen van hem. Ik ben hem zeer dankbaar voor zijn begeleiding en zijn vele steun.

Luitenant-generaal b.d. D. Starink, commodore b.d. ir. A. Hidma, dr. W.F. van Eekelen en drs. D.J. Barth lazen grote delen van het manuscript. Hoewel zij mij voor talloze missers hebben behoed, ben uitsluitend ik aanspreekbaar op alle fouten. Drs. H.H. Hulshof ben ik dankbaar voor zijn betrokkenheid en steun op de momenten dat dat nodig was. De toenmalig plaatsvervangend secretaris-generaal van het ministerie van Defensie, mevrouw drs. M.W. Gout-van Sinderen, stemde in met studieverlof om het taaie einde van het schrijven van dit proefschrift niet eindeloos te laten duren. Ook voor de materiële steun van het ministerie van Defensie wil ik op deze plaats dank zeggen. Voor de Engelstalige samenvatting kon ik rekenen op hulp van Ann Vail Colt. Ook Jenny Lekahena-de Wolf, Angelique Dees en Ilona de Prieëlle verdienen veel dank voor hun bijdrage aan de vormgeving en eindredactie. Doortje Gorissen zorgde voor de vormgeving van de omslag.

Anderen gidsten me langs moeilijke momenten. Dat geldt voor mijn paranimfen Henk Hofstra en Gerhard Hospers. Zo ver weg in afstand, zo dichtbij in vriendschap. Jaar in, jaar uit, elke woensdag en zondag, sleepten Micha Cohen, Hendrik Verschuur en Marcel Wijermans mij al hardlopend uit de vaak radeloze routine en stress van het schrijven van een proefschrift. Zulke goede buren zijn vrienden voor het leven.

Belangrijk was de medewerking van Sierk Vellinga van het Nationaal Archief, Herman van Bruggen van het Centrale Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Peter de Zeeuw van de bibliotheek van het ministerie van Defensie, directie en medewerkers van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie, het personeel van de Koninklijke Bibliotheek en van vele andere archieven waar ik op zoek was.

Mijn moeder bood mij in mijn geboortestad ruimte en rust om de woorden te vinden die in de voorliggende bladzijden zijn te lezen. De vele kaarsjes, aangestoken in de kapel van Maria Sterre der Zee, zijn allang weer uitgedoofd, maar de intentie waarmee ze werden aangestoken was een onuitwisbare stimulans.

Loes, Anneke en Marieke zorgden ervoor dat ik ongestoord aan deze studie kon werken. Het beantwoorden van hun liefde en hun zorg moest de afgelopen jaren concurreren met deze studie.

Bibliografie

Primaire bronnen

- Ongepubliceerde documenten

Nationaal Archief
Kabinet van de minister-president, toegang 2.03.01
Notulen van de ministerraad, toegang 2.02.05.01 (1958-1973)
Notulen van de ministerraad, toegang 2.02.05.02 (1974-1977)
Collectie-De Koster, toegang 2.21.291
Collectie-Visser, toegang 2.21.183.87
Collectie-Vondeling, toegang 2.21.183.89
Tweede Kamer, Vaste Commissie voor Defensie, toegang 2.02.28
Gegevensbestand algemene secretarie van het ministerie van Oorlog, ministerie van Defensie, beleidsterrein militair materieel 1949-1980, toegang 5.020.5114

Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis
Archief van de Tweede Kamerfractie van de Partij van de Arbeid
Archief van het bestuur van de Partij van de Arbeid
Collectie-Den Uyl
Collectie-Van Thijn

Ministerie van Algemene Zaken
Notulen van de ministerraad, 1978-1980

Ministerie van Justitie
Onderzoek naar omkoopaffaire van leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal met betrekking tot aankoop van vliegtuigen ter vervanging van Starfighter (A74/622)

Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie
Staatscommissie voor Defensie
Verslagen van de Luchtmachtraad
Directie materieel luchtmacht, correspondentie productie F-104G
Dossiers inzake de opvolging F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker
Grote Stafvergaderingen
Politiek Beraad
Defensieraad
Materieelraad

National Archives, Washington D.C.
Central Foreign Policy Files, Record Group 59, 1973, 1974 en 1975

Overige
Dagboek dr. W.F. van Eekelen, z.j.
Jerault R. Gentry, 'Evolution of the F-16 Multinational Fighter.' Washington 1976
Ir. A. Hidma, 'Het beleid van de Koninklijke Luchtmacht ten aanzien van de vervanging van de F-104G, z.j.

- Gepubliceerde documenten

Handelingen Tweede Kamer 1958-1999
Handelingen Eerste Kamer 1958-1975
Nota inzake de toekomstige personele en financiële defensieinspanning, 1960. Tweede Kamer, zitting 1959-1960, nrs 1-2
Nota inzake het defensiebeleid, 1964. Tweede Kamer, zitting 1963-1964, 7677 nr 1
Rapport van de Commissie van Civiele en Militaire Deskundigen, 'De toekomst van de Nederlandse Defensie'. Den Haag, maart 1972
Rapport van een commissie van het Centrum voor Staatkundige Vorming, 'Defensie in de jaren '70'. Den Haag, augustus 1972
H.J. de Koster, 'Defensie. Waarheen de komende 10 jaar? Denkbeelden van minister H.J. de Koster.' Den Haag, november 1972
Verslagen van de Bijzondere Commissie voor het onderzoek naar het aanschaffingsbeleid op het gebied van defensiematerieel en de controle daarop (COAC). Tweede Kamer, zitting 1976-1977, 14 511 nr 2
Militaire Commissie van de Partij van de Arbeid, 'Doelmatig Defensiebeleid'. Den Haag, 1968
'Doelmatigheid Defensiebeleid II'. Nota van de PvdA-Tweede Kamerfractie, december 1971
'Om de veiligheid van het bestaan', Defensienota 1974. Tweede Kamer, zitting 1973-1974, 12 994, nrs 1-2

Koninklijke Bibliotheek
Krantenarchief
- Algemeen Dagblad
- Elsevier
- Haagse Post
- The New York Times
- NRC Handelsblad
- De Telegraaf
- Trouw
- de Volkskrant
- Vrij Nederland
- De Waarheid

- Boeken

Konrad Adenauer, 'Erinnerungen 1955-1959'. Stuttgart 1967
Graham T. Allison, 'Essence of Decision. Explaining the Cuban Missile Crisis.' First Edition, Boston 1971
Graham T. Allison with Philip Zelikow, 'Essence of Decision. Explaining the Cuban Missile Crisis'. Second Edition. Boston 1999

Peter Bachrach and Morton S. Baratz, 'Power and Poverty. Theory and Practice'. New York 1970
P.R. Baehr e.a., 'Elite en buitenlandse politiek in Nederland. Een onderzoek naar de structuur, houdingen en opvattingen van de Nederlandse buitenlands-politieke elite.' Den Haag 1978
Wieger Bakker en Kurtsal Yesilkagit (red.), 'Publieke verantwoording'. Amsterdam 2005
Frank R. Baumgartner and Bryan D. Jones, 'Policy Dynamics'. Chicago 2001
Relus ter Beek, 'Manoeuvreren. Herinneringen aan Plein 4.' Amsterdam 1996
Godfried van Benthem van den Bergh, 'The Taming of The Great Powers. Nuclear Weapons and Global Integration.' Amsterdam 1988
J.Th.J. van den Berg en H.A.A. Molleman, 'Crisis in de Nederlandse politiek. Tweede druk. Alphen a/d Rijn 1975

J.Th.J. van den Berg e.a. (red.), 'Tussen Nieuwspoort & Binnenhof. De jaren 60 als breuklijn in de naoorlogse ontwikkelingen in politiek en journalistiek'. Den Haag 1989
Drea Berghorst, 'Very Good News. De besluitvorming over de uitzending van een luchtmobiel bataljon naar Bosnië-Herzegovina.' Amsterdam 1995
Robert F. Berman, 'Soviet Air Power in Transition'. Washington D.C. 1978
Bibeb, 'Interviews 1973-1977'. Amsterdam 1977
J. Bjorklund, 'The JAS39 project and the Swedish Defence'. Stockholm 1990
Anet Bleich, 'Een Partij in de Tijd. Veertig jaar Partij van de Arbeid 1946-1986.' Amsterdam 1986
Anet Bleich, 'Joop den Uyl 1919-1987. Dromer en doordouwer'. Amsterdam 2008
D.J. Bloem, 'Nederland en de kernwapens.' Alphen aan den Rijn 1987
Jaap Boersma en Jeroen Terlingen, 'Wat ik nog zeggen wilde'. Amsterdam 1985
Hans Blokland, 'Pluralisme, Democratie en Politieke Kennis: ontwikkelingen in de moderne tijd.' Assen 2005
Peter Bootsma en Willem Breedveld, 'De Verbeelding aan de Macht. Het kabinet-Den Uyl 1973-1977. Den Haag 1999
Norbert Both, ' From Indifference to Entrapment. The foreign policy of the Netherlands with regard to the Yugoslav crisis between 1990 and 1995'. Sheffield 1999
Norbert Both, 'From Indifference to Entrapment. The Netherlands and the Yugoslav Crisis 1990-1995.' Amsterdam 2000
David Boulton, 'The Grease Machine. The Inside Story of Lockheed's Dollar Diplomacy.' New York 1978
Mark Bovens en Paul 't Hart, 'Understanding Policy Fiascoes. London 1995
Mark Bovens, 'The Quest for Responsibility. Accountability and Citizenship in Complex Organizations.' Oxford 1998
Gerda Brautigam, 'De brieven van kabinetsformateur mr. J.A.W. Burger'. Amsterdam 1973
Pieter Broertjes en Jan Tromp, 'De Prins Spreekt'. Amsterdam 2004
Jan Willem Brouwer en Johan van Merriënboer, 'Van Buitengaats naar Binnenhof'. Den Haag 2001
Jan Willem Brouwer en Jan Ramaker (red.), 'Regeren zonder rood. Het kabinet-De Quay 1959-1963. Amsterdam 2007
Willeke van Brouwershaven, 'Strategievorming en turbulentie in de defensieorganisatie.' Delft 2000
J.A. de Bruijn en E.F. ten Heuvelhof, 'Netwerkmanagement. Strategieën, instrumenten en normen.' Utrecht 1995.
Hans de Bruijn en Ernst ten Heuvelhof, 'Networks and Decision Making'. Utrecht 2000
Fenna van den Burg, 'De vervanging van de Starfighter. Een verhaal in afleveringen.' Groningen 1974
Lord Butler of Brockwell, 'Review of Intelligence on Weapons of Mass Destruction'. Londen 2004

M.C.H. Calmeyer, Herinneringen. Memoires van een christen, militair en politicus.' Ingeleid en bewerkt door Jan Hoffenaar. Den Haag 1997
Steven Canby, 'The Alliance and Europe. Part IV Military Doctrine and Technology.' (Adelphi Paper 109). Londen 1975
James Cannon, 'Gerald Ford's Appointment with history'. New York 1994
Benjamin Franklin Cooling (ed), 'War, Business and World Military-Industrial Complexes'. Londen 1981
R.F. Coulam, 'Illusions of Choice: the F-111 and the problems of weapons acquisition reform.' Princeton 1977
R. Crince Le Roy, 'De Vierde Macht. De Ambtelijke Bureaucratie als Machtsfactor in de Staat'. Baarn 1971

Hans Daalder, 'Politisering en lijdelijkheid in de Nederlandse politiek.' Assen 1974
Robert A. Dahl, 'Who governs? Democracy and power in an American city.' New Haven ct 1961
Robert A. Dahl, 'Modern Political Analysis'. Englewood Cliffs, NJ 1976
Robert A. Dahl, 'On Democracy'. New Haven Ct 1998
A.A.M. Deterink e.a., 'Onderzoek naar de oorzaken van het faillissement van Fokker.' 1997
Remco van Diepen, 'Hollanditis. Nederland en het kernwapendebat 1977-1981.' Amsterdam 2004
Mark Dierikx, 'Uit de lucht gegrepen. Fokker als Nederlandse droom'. Amsterdam 2004
Jorge I. Dominguez, 'Technopols. Freeing Politics and Markets in Latin America in the 1990s'. University Park Pennsylvania, 1997
Ingemar Dörfer, 'System 37 Viggen. Arms, Technology and the Domestication of Glory.' Oslo 1973
Ingemar Dörfer, 'Arms Deal. The Selling of the F-16.' New York 1983
W.F. Duisenberg, 'Economische gevolgen van ontwapening.' Assen 1965
F.J.F.M. Duynstee, 'De kabinetsformaties 1946-1965'. Deventer 1966

Wim van Eekelen, 'Sporen trekken door strategische jaren." Meppel 2001
B.J. van Eenennaam, '48 kruisraketten. Hoogspanning in de lage landen.' Den Haag 1988

R. Facer, 'The Alliance and Europe. Weapons procurement in Europe: capabilities and choices. (Adelphi Paper 108) International Institute for Strategic Studies, Londen 1975
Frances Fitzgerald, 'Way out there in the blue. Reagan, Star Wars and the End of the Cold War. New York 2000
Bent Flyvbjerg, 'Policy and Planning for Large Infrastructure Projects: Problems, Causes, Cures'. Washington, 2005

Jack Gee, 'Mirage. Warplane for the World. Londen 1971
C.J. van Gent, 'De Northrop NF-5: de geschiedenis van de NF-5 in Nederland.' Alkmaar 1992
P.B.R. de Geus, 'Staatsbelang en krijgsmacht. De Nederlandse defensie tijdens de Koude Oorlog.' Den Haag 1998

Morton H. Halperin, 'Bureaucratic Politics & Foreign Policy.' Washington 1974
Han Hansen, 'De zes atoomtaken van Nederland'. Bussum 1975
Paul 't Hart, 'Groupthink in Government. A study of small groups and policy failure.' Leiden 1990
Paul 't Hart e.a., 'Beyond Groupthink. Political Group Dynamics and Foreign-Policy Making.' 1997
Paul 't Hart, Max Metselaar, Bertjan Verbeek (red), 'Publieke besluitvorming'. Den Haag 1995
Paul 't Hart, 'Verbroken verbindingen. Over de politisering van het verleden en de dreiging van een inquisitiedemocratie.' Amsterdam 2001
Paul 't Hart, Anchrit Wille e.a., 'Politiek-ambtelijke verhoudingen in beweging.' Tweede Druk. Amsterdam 2003
H.M. Helmers, J.M. Anthonisse, R.J. Mokken, R.C. Plijter en F.N. Stokman, 'Graven naar macht: op zoek naar de kern van de Nederlandse economie.' Amsterdam 1975
Coen van den Heuvel, 'Koninklijke Luchtmacht. Vliegtuig- en registratieoverzicht 1945-2005'. Eindhoven 2004
Roger Hilsman, 'The Politics of Policy Making in Defence and Foreign Affairs. Conceptual Models and Bureaucratic Politics.' Londen 1987
Jan Hoffenaar, Jan van der Meulen, Rolf de Winter (red), 'Confrontatie en Ontspanning. Maatschappij en krijgsmacht in de Koude Oorlog 1966-1989.' Den Haag 2005
J. Hoffenaar en G. Teitler (red.), 'De Koude Oorlog. Maatschappij en Krijgsmacht in de jaren '50'. Den Haag 1992

J. Hoffenaar en B. Schoenmaker, 'Met de blik naar het Oosten. De Koninklijke Landmacht 1945-1990.'Den Haag 1994
Jan Willem Honig, 'Defense Policy in the North Atlantic Alliance'. Westport 1993
Th.J.G. van den Hoogen, 'De Besluitvorming over de defensiebegroting. Systeem en Verandering.' Leeuwarden 1987
Wil Hout en Huib Pelikaan (red), 'Leren van onderzoek. Het onderzoeksproces en methodologische problemen in de sociale wetenschappen.' Amsterdam 1995
Dick Houwaart, 'Spreiding van macht, kennis en Surinamers'. Jaarboek van de Nederlandse Politiek. Amsterdam 1976
Leo W. Huberts, 'De politieke invloed van protest en pressie. Besluitvormingsprocessen over rijkswegen.' Leiden 1988
J.A.M. Hufen en A.B. Ringeling (red.), 'Beleidsnetwerken: overheids-, semi-overheids- en particuliere organisaties in wisselwerking.' Den Haag 1990
J. van Huystee, 'Vervlogen Jaren van Fokker'. Amsterdam 1997

Danny Ilegems en Jan Willems, 'De avonturen van VDB. Een biografie.' Brussel 1991

Pieter K. Jagersma, 'De Fokker-DASA-deal. De verkwanseling van de nationale vliegtuigindustrie.' Amsterdam1994
Irving L. Janis, 'Groupthink. Psychological Studies of Policy Decisions and Fiascoes.' Boston 1982
J.A.M.M. Janssen, '50 jaar Luchtmachtraad.' Den Haag 1999
Kurt Johannson, 'Vom Starfighter zum Phantom'. Frankfurt am Main 1969
Peter John, 'Analysing Public Policy'. London 2002
A.P. de Jong, 'Vlucht door de tijd. 75 jaar Nederlandse luchtmacht.' Houten 1988
Jane Kelsey, 'The New Zealand Experiment: A world model for structural adjustment.' Wellington 1995
John W. Kingdon, 'Agendas, Alternatives and Public Policies'. New York 1984
Henry Kissinger, 'Nuclear Weapons and Foreign Policy'. Abridged Version. New York 1969
Henry Kissinger, 'Years of Upheaval'. New York 1999
Yvonne Kleistra, 'Hollen of Stilstaan. Beleidsverandering bij het Nederlandse ministerie van Buitenlandse Zaken.' Delft 2002
Jannetje Koelewijn, 'Het koningsdrama van Fokker.' Zutphen 1994
Paul A.C. Koistinen, 'The Military-Industrial Complex. A Historical Perspective.' New York 1980
P.H. Kooijmans, 'Rapport inzake het militair-industrieel complex'. Den Haag 1977
J.F.M. Koppenjan, 'Management van de beleidsvorming. Een studie naar de totstandkoming van beleid op het terrein van het binnenlands bestuur.' Den Haag 1993
H.J. Kruls, 'Generaal in Nederland'. Bussum 1975

Eric Larson e.a., 'Interoperability of U.S. and NATO Allied Air Forces: Supporting Data and Case Studies.' Rand Corporation, Santa Monica 2003
Charles E. Lindblom, 'The Intelligence of Democracy. Decision Making through Mutual Adjustment.' New York 1965
Charles E. Lindblom, Edward J. Woodhouse, 'The Policy-Making Process.' (Third Edition) Englewood Cliffs, N.J. 1993
Don Logan, 'Northrop's YF-17 Cobra. A Pictorial History'. Atglen 1996
Mark Lorell e.a., 'The Gray Threat: assessing the next generation European fighters.' Rand Corporation, Santa Monica 1995
Mark Lorell, 'The U.S. Combat Aircraft Industry. Structure, Competition, Innovation.' Rand Corporation, Santa Monica 2003
Steven Lukes, 'Power. A Radical View'. Second Edition. New York 2005

P.F. Maas, Kabinetsformaties 1959-1973. Den Haag 1982
P.J.J. Maessen, 'Bezuinigen op de gezinsverzorging. Besluitvorming in de verzorgingsstaat. Leiden 1989
Cock Martijn, 'Vleugellam'. Z.j.
Alfred Mechtersheimer, 'Rüstung und Politik in der Bundesrepublik. MRCA Tornado.' Bad Honnef 1977
C.M. Megens, 'American Aid to NATO Allies in the 1950s: The Dutch Case.' Groningen 1994
C. Wright Mills, 'The Power Elite'. New Edition. New York 2000
Goktug Morcol (ed.), ' Handbook of Decision Making'. Boca Raton 2007
Jouke Mulder, 'Sidney van den Bergh. Een liberaal'. Utrecht 1975

M. Noordegraaf, A.B. Ringeling, F.J.M. Zwetsloot (redactie), 'De ambtenaar als publiek ondernemer'. Bussum 1995

Marc Otten, 'Verstrikt in grote projecten: hoe de stadhuizen in Amsterdam en Apeldoorn tot stand kwamen.' Den Haag 2000

Steve Pace, 'Lockheed F-104 Starfighter'. Osceola 1992
Lindsay Peacock, 'On Falcon Wings. The F-16 Story.' Hong Kong 1997
Paul Pestman, 'In het spoor van de Betuweroute.' Amsterdam 2001
Klaartje Peters, 'Verdeelde macht. Een onderzoek naar invloed op rijksbesluitvorming in Nederland.' Amsterdam 1999
Philip van Praag, 'Strategie en Illusie. Elf jaar intern debat in de PvdA (1966-1977). Amsterdam 1990
F.J.J. Princen, H.C. Meuldijk, E. Schrijver-Daniëls, 'Plannen in onzekerheid. Enkele opmerkingen bij het project Vervanging F-16 jachtvliegtuig'. Den Hag 1998
F.J.J. Princen, 'Complexity and Control. The making of innovative defence policies in the 21th century.' Den Haag 2000

L. Rademaker (red), 'Sociologische encyclopedie'. Utrecht 1978
Jan Ramakers, Gerrit Voerman en Rutger Zwart (red), 'Illusies van Den Uyl? De spreiding van kennis, macht en inkomen'. Amsterdam 1998
Jeffrey Record, 'U.S. Nuclear Weapons in Europe. Issues and Alternatives'. Washington 1975
G.H. Reussing, 'Politiek-ambtelijke betrekkingen en het beginsel van de machtenscheiding'. Enschede 1996
J.P. van Rijswijk, 'Repeterende breuken. De machtsstrijd tussen PvdA en CDA.' Amsterdam 1992
U. Rosenthal, 'Rampen, rellen, gijzelingen: crisisbesluitvorming in Nederland'. Amsterdam 1984
U. Rosenthal, 'Bureaupolitiek en Bureaupolitisme. Om het behoud van een competitief overheidsbestel.' Alphen a/d Rijn 1988
U. Rosenthal e.a., 'Openbaar Bestuur. Beleid, Organisatie en Politiek.' Vijfde Druk. Alphen aan den Rijn 1996
U. Rosenthal, A.W.H. Docters van Leeuwen, M.J.G. van Eeten, M.J.W. van Twist, 'Ambtelijke vertellingen. Over verschijnselen die niet onbenoemd mogen blijven.' Utrecht 2000
Charles Rutten, 'Aan de wieg van Europa en andere Buitenlandse Zaken: herinneringen van een diplomaat.' Amsterdam 2006

Anthony Sampson, 'The Arms Bazar. The Companies, The Dealers, The Bribes: From Vickers to Lockheed.' Londen 1977
Paul Scheffer, 'Een tevreden natie. Nederland en het wederkerend geloof in de Europese status quo.' Amsterdam 1988

Peter Schlotter, 'Rüstungspolitik in der Bundesrepublik. Die Beispiele Starfighter und Phantom.' Frankfurt 1975
Herbert Scoville Jr, 'MX. Prescription for Disaster.' Boston 1981
Deborah Shapley, 'Promise and Power. The Life and Times of Robert McNamara'. Toronto 1993
Robbie Shaw, 'F-16. Fighting Falcon'. 1996
Herbert A. Simon, 'Administrative Behavior. Decision-Making Processes in Administrative Organizations.' Fourth Edition. New York 1997
Hans Smits, 'De Bom in de Vuist. De Partij van de Arbeid tussen afschrikking en atoompacifisme.' Amsterdam 1984
Fred van Staden, 'Een trouwe bondgenoot. Nederland en het Atlantisch Bondgenootschap 1960-1971.' Baarn 1973
Dirk Starink, 'Gevechtsvliegtuigen voor de KLu'. Den Haag 1990
Paul van der Steen, 'Cals. Koopman in verwachtingen 1914-1971.' Amsterdam 2004
Bram Stemerdink, 'Dagboeken van Bram Stemerdink'. Amsterdam 1986
Donald Stevens a.a., 'The Next-Generation Attack Fighter. Affordability and Mission Needs.' Rand Corporation, Santa Monica 1997
Franz Josef Strauss, 'Die Erinnerungen', München 1989
Bill Sweetman, Bill Grunston, 'Soviet Air Power'. London 1978

Geert R. Teisman, 'Complexe besluitvorming. Een pluricentrisch perspectief op besluitvorming over ruimtelijke investeringen.' Den Haag 1998
Anthony Thornborough, 'Modern Fighter Aircraft. Technology and Tactics'. Sparkford 1995
Ed van Thijn, 'Dagboek van een onderhandelaar: 25 mei – 11 november 1977'. Amsterdam 1978
Ed van Thijn, 'Het verhaal'. Amsterdam 2000
José Toirkens, 'Schijn en werkelijkheid van het bezuinigingsbeleid 1975-1986.' Deventer 1988
Bart Tromp, 'De wetenschap der politiek.' Amsterdam 2002
Friso Trost e.a., 'Salto Mortale. Fokker in bedrijf 1911-1996.' Z.j.

Anne Vondeling, 'Schijn des kwaads. Bespiegelingen over gedragsregels voor politici'. Den Haag 1978
Joris Voorhoeve, 'Peace, Profits and Principles. A Study of Dutch Foreign Policy'. Den Haag 1979
Jouke de Vries, 'Grondpolitiek en kabinetscrises.' Den Haag 1989
J. de Vries and F.B.A. Jorna, 'Neo-corporatism, iron triangles and issue networks. Towards a dynamization of network analysis." Netherlands Institute of Government Working Papers 96-3. The Hague 1996

Willem Herman Weenink, 'Johan Willem Beyen 1897-1976. Bankier van de wereld. Bouwer van Europa.' Amsterdam 2005
Don Westerheijden, 'Schuiven in de Oosterschelde. Besluitvorming rond de Oosterschelde 1973-1976'. Enschede 1988
Rob de Wijk, 'Flexibility in response? Attempts to construct a plausible strategy for NATO 1959-1989'. Leiden 1989
H.A. van Wijnen, 'De Prinsgemaal'. Amsterdam 1996
A. Wildavsky, 'The new politics of the budgetary process.' Boston 1988
W. Willems, 'Hoogvliegers over de Lage Landen'. Antwerpen 1984
R. de Winter en P.E. van Loo, 'Luchtmachtbevelhebbers Geportretteerd 1954-2005. Den Haag 2006
C. Wright Mills, 'The Power Elite'. New Edition. Oxford 2000

Philip Zelikow, 'The 9/11 Commission Report. Final Report of the National Commission on Terrorist Attacks upon the United States.' New York 2004
Jelle Zijlstra, 'Per slot van rekening. Memoires.' Amsterdam 1992
Frank Zuijdam, 'Tussen wens en werkelijkheid. Het debat over vrede en veiligheid binnen de PvdA in de periode 1958-1977'. Amsterdam 2002

- Artikelen, rapporten, brochures

Adviesraad Internationale Vraagstukken, 'Europese militair-industriële samenwerking'. Den Haag 2001
Algemene Rekenkamer, 'Walrusproject'. Tweede Kamer, zitting 1985-1986, 19 221, nr 1
Algemene Rekenkamer, Juniverslag 1993, Tweede Kamer, zitting 1992-1993, 23 210, nrs 1-2
Algemene Rekenkamer, Lessons learned. F 16 Conference of Supreme Audit Institutions of Denmark, Norway, Belgium and The Netherlands, december 1997
Algemene Rekenkamer, 'Een vlucht door de tijd. Rekenkamers en de F-16.' Tweede Kamer, vergaderjaar 2001-2002, 28 235 nrs. 1-2
Hugo Arlman en Gerard Mulder, 'De Northrop-affaire'. In: Vrij Nederland, 2 april 2005

Peter Bachrach and Morton S. Baratz, 'Power and Its Two Faces Revisited. A Reply to Geoffrey Debnam'. In: American Political Science Review, Vol. 69, no 3, September 1975, blz. 900-904
Jonathan Bendor, Terry M. Moe, Kenneth W. Shotts, 'Recycling the Garbage Can: An Assessment of the Research Program'. In: American Political Science Review, Vol. 95, no 1, March 2001, blz. 169-190
J.M. Bik, 'Na de mislukte verrassing van Defensie'. In: NRC Handelsblad 21 juni 1972
J.M. Bik,'Met Meijnderts gaat een controversieel generaal heen'. In: NRC Handelsblad 4 december 1973
J.M. Bik, 'Debat F-16: Nachtkaars of anticlimax'. In: NRC Handelsblad van 6 juni 1975
J.M. Bik, 'Ongepolijst minister, gedreven Europeaan; Henk Vredeling (1924-2007)'. In: NRC Handelsblad 1 november 2007
Arjen Boin, 'Complexiteit: inzichten uit een baanbrekend onderzoeksveld'. In: Bestuurskunde januari 2006
Joeri Boom, 'Geen generaal pardon'. In: De Groene Amsterdammer, 20 april 2002
Willem Breedveld, 'Joop den Uyl: die tijd keert nooit weerom'. In: 'Van Troelstra tot Den Uyl. Het vijftiende jaarboek voor het democratisch socialisme'. Amsterdam 1994
Willem Breedveld, 'Voor de duvel niet bang: in memoriam Henk Vredeling 1924-2007'. In: Trouw 1 november 2007
J.N. Breunese, 'Het ministerie van Defensie'. In: J.N. Breunese en L.J. Roborgh (red.), 'Ministeries van algemeen bestuur'. Leiden 1992 (tweede druk)
I.M. van den Broek, 'Amateurs op het Binnenhof. De Partij van de Arbeid en het kabinet-Den Uyl.' In: Jaarboek 1999 Documentatie Centrum Nederlandse Politieke Partijen. Groningen 2000

P.A. Callenbach, 'De logistieke werkgroep F-104G.' In: Militaire Spectator, november 1972
Lo Casteleijn en Marnix Krop, 'Rechtlijnig en tegendraads: Max van der Stoel, Nieuw Links en de buitenlandse politiek van de Partij van de Arbeid.' In: 'Van Troelstra tot Den Uyl. Het vijftiende jaarboek voor het democratisch socialisme.' Amsterdam 1994
Michael D. Cohen, James G. March, and Johan P. Olsen, 'A Garbage Can Model of Organizational Choice'. In: Administration Science Quarterly, Vol. 17, March 1972 pg. 1-25

Robert A. Dahl, 'A Critique of the Ruling Elite Model'. In: American Political Science Review, Vol. 52, no 2, June 1958, blz. 463-469
Robert A. Dahl, 'Further Reflections on 'The Elitist Theory of Democracy'. In: American Political Science Review, Vol. 60, no 2, June 1966, blz. 296-305

Ellen Dannin, 'The Price of Everything – The Value of Nothing'. Paper for the symposium on 'The New Zealand Experiment'. Z.j.
Geoffrey Debnam, 'Nondecisions and Power: The Two Faces of Bachrach and Baratz'. In: American Political Science Review, Vol. 69, no 3, September 1975, blz. 889-899
Geoffrey Debnam, 'Rejoinder to 'Comment' by Peter Bachrach and Morton S. Baratz'. In: American Political Science Review, Vol. 69, no 3, September 1975, blz. 905-907
S.A.H. Denters, 'De politieke economie van ambtelijke organisaties.' In: Bestuurskunde 1992, nummer 8, blz. 375-385
Daan Dijksman en Kees Tamboer, 'Een bakker, een heetwatervrouw, een troepenman en de radicalen'. In: Haagse Post 28 juni 1972
Daan Dijksman, 'Het sein Einde Oefening voor Meijnderts en Clumpkens en het begin van de affaire-Peijnenburg'. In: Haagse Post 22 december 1973
Daan Dijksman en John Jansen van Galen, 'Voor echte politiek moet je niet in de Tweede Kamer zijn.' In: Haagse Post 18 januari 1975
Joep Dohmen, 'De 'ijskastnotulen' van de Lockheed-affaire. De prins kan niet worden weggestopt.' In: NRC Handelsblad 15 januari 2000
Jorge I. Domínguez, 'Latin America's Crisis of Representation'. In: Foreign Affairs January/February 1997
Anthony Downs 'Inside bureaucracy'. In: Bestuurskunde 1992/8

Amitai Etzioni, 'Mixed Scanning: A Third Approach to Decision Making'. In: Public Administration Review December, 1967.
Amitai Etzioni, 'Mixed Scanning Revisited'. In: Public Administration Review January/February 1986

James Fallows, 'Uncle Sam buys an Airplane. How Lockheed Martin beats Boeing for the biggest military contract in history – and how that one contract could change the way the military builds and pays for its weapons.' In: The Atlantic, June 2002
H.J.M. Fenger, 'Over implementatie en beleidsverandering. 'Policy change and learning' van Paul Sabatier & Hank Jenkins Smith'. In: Bestuurskunde, maart 2003
Bent Flyvbjerg, 'Design by Deception. The Politics of Megaproject Approval.' In: Harvard Design Magazine Spring/Summer 2005
Philip Freriks, 'Het proces-Dassault. De veroordeling van een kruisridder.' In: Haagse Post 21 februari 1976
Frederick W. Frey, 'Comment: On Issues and Nonissues in the Study of Power'. In: American Political Science Review, Vol. 65, no 4, December 1971, blz. 1081-1101
James W. Fulbright, 'The Military-Industrial-Academic Complex'. In: Martin B. Hichman, 'The Military and American Society.' Beverley Hills 1971

H.G. Geveke, 'Intenties, procedures en bureaupolitiek'. In: Bestuurskunde juli1996
Ernest S. Griffith, 'The Changing Pattern of Public Policy Formation'. In: The American Political Science Review, Vol. XXXVIII, June 1944, no. 3

Piet Hagen, 'Een halve eeuw Bibeb'. In: De Journalist, 1 mei 1998
P. 't Hart, 'Beslissen over het buitenlands beleid in Nederland'. In: Acta Politica, april 1986
Willem Helferich, 'De keuze van de F-16'. In: Onze luchtmacht, april/mei, juni/juli, augustus/september 1999
F. Hendriks, 'Bestuurskunde en New Institutionalism'. In: Bestuurskunde mei1996
A. Hidma, 'Enkele aspecten van de keuze van de opvolger F-104G'. In: Mars in Cathedra, nr. 29 1975
A. Hidma, 'De F-16-aanschaffingen'. In: Militaire Spectator september 1983

A.P. de Jong, 'LTV-1000 en Stripped Phantom afgevallen.' In: Aviastro, april 1971

Dr. L. de Jong, 'De crisis van onze defensie. Toespraak voor het lustrumcongres van de Nederlandse Vereniging van Ex-Politieke Gevangenen uit de bezettingstijd.' In: Militaire Spectator, september 1970

Dick Kalk, 'Ir. Henk Vredeling: Generaal die met ontslag dreigt krijgt het'. In: Het Vrije Volk 12 mei 1973
Erik-Hans Klijn en Geert Teisman, 'Besluitvorming in beleidsnetwerken. Een theoretische beschouwing over het analyseren en verbeteren van beleidsprocessen in complexe beleidsstelsels.' In: Beleidswetenschap, 1/1992
Erik-Hans Klijn en Joop F.M. Koppenjan, 'Beleidsnetwerken als theoretische benadering: Een tussenbalans'. In: Beleidswetenschap 2/1997
Erik-Hans Klijn, 'Netwerken als perspectief op beleid en uitvoering van beleid. Een overzicht van onderzoek en theorievorming naar netwerken.' In: Beleidswetenschap 4/2005
G. Kooistra, 'De F104 G in de conventionele rol.'In: Militaire Spectator september 1969
Bert Kreemers, 'Zo ontstaan politieke fiasco's'. In: NRC Handelsblad 23 november 1991
Bert Kreemers, 'Wie is de baas op Defensie?' In: Internationale Spectator maart 2000
Bert Kreemers, 'Beleid, uitvoering en evaluatie'. In: Militaire Spectator september 2006
H.P.M. Kreemers, 'De oorlog tussen de generaals. Het conflict in de top van de Koninklijke landmacht 1971-1973.' In: Militaire Spectator september 2007
Bert Kreemers, 'Northrop reed in militaire auto'. In: NRC Handelsblad 25 februari 2008

Charles E. Lindblom, 'The Science of Muddling Through''. In: Amitai Etzioni, 'Readings on Modern Organizations'. Englewood Cliffs, NJ 1969
Jan Joost Lindner, 'Vredeling ruzie leger verweten'. In: de Volkskrant 5 december 1973
Jan Joost Lindner, 'Onverzettelijke dwarsligger met lef'. In: de Volkskrant 1 november 2007
B.P.E.A. Litjens, 'De structuur van beleidsnetwerken. Samenwerking en autonomie vanuit de sociale netwerkanalyse.' In: Bestuurskunde mei 2000

Kenneth R. Mayer en Anne M. Khademian, 'Bringing Politics Back in : Defense Policy and the Theoretical Study of Institutions and Processes'. In: Public Administration Review, March/April 1996, Vol. 56, No. 2

Johan P. Olsen, 'Garbage Cans, New Institutionalism, and the Study of Politics'. In: American Political Science Review, Vol. 95, no 1, March 2001, blz. 191-198

J.J.M. Penders, 'Kanttekeningen bij de slinkende rol van Nederland'. In: Internationale Spectator augustus 1981
P. Pestman, 'Beleidsverandering over de band'. In: Bestuurskunde, januari 2003
S. van der Pol, 'Enkele achtergronden van de keuze van de Starfighter'. In: Militaire Spectator, januari 1963
F.J.J. Princen en M.H. Wijnen, 'Defensieplanning. Ervaringen rondom de Prinsjesdagbrief 2003 in historisch perspectief'. In: Militaire Spectator, december 2004
I.M.A.M. Pröpper, 'Samenwerking of autonomie in beleidsnetwerken.'In: Bestuurskunde maart 2000

Rapport van de Commissie van Drie, 'Onderzoek naar de juistheid van verklaringen over betalingen door een Amerikaanse vliegtuigfabriek'. Den Haag 1976
Rapport van de Adviescommissie Opperbevelhebberschap, 'Van wankel evenwicht naar versterkte defensieorganisatie'. Den Haag 2002
Jerel A. Rosati, 'Developing a systematic decision-making framework. Bureaucratic Politics in Perspective.' In: World Politics 33 (1981)
U. Rosenthal, 'De overheidsbureaucratie in politiek perspectief'. In: Acta Politica, 1971/6

U. Rosenthal, H.G. Geveke en P. 't Hart, 'Beslissen in een competitief overheidsbestel: Bureaupolitiek en bureaupolitisme nader beschouwd. In: Acta Politica 1994/1
U. Rosenthal, 'Politiek-ambtelijke betrekkingen in de militaire sfeer'. In: U.Rosenthal,
M.P.C.M. van Schendelen, G.H. Scholten, 'Ministers, ambtenaren en parlementariërs in Nederland.' Groningen 1975
Paul Rusman, 'De aanschaf van de Joint Strike Fighter'. In: Vrede en Veiligheid, 31 (2002)

N.A.C. Schilder, 'Ambtelijk gedrag onder de loep.' In: Bestuurskunde november/december 2003
D. Starink, 'De nuclearisering van de krijgsmacht.' In: B. Schoenmaker en J.A.M.M. Janssen (red.), 'In de Schaduw van de Muur. Maatschappij en krijgsmacht rond 1960.' Den Haag 1998
Boyd D. Sutton, John R. Landry, Malcolm B. Armstrong, Howell M. Estes III and Wesley K. Clark, 'Deep Attack Concepts and the Defence of Central Europe.' In: Survival, Volume XXVI, Number 2, March/April 1984

Jan Terpstra, 'Netwerken en samenwerking bij de uitvoering van beleid.' In: Beleidswetenschap 1-2/2001
Ed van Thijn, 'De PvdA geprovoceerd (1960-1970)'. In: Jan Bank en Sjef Temming: 'Van brede visie tot smalle marge'. Alphen a/d Rijn 1981
M. van Twist, M. Schulz, N. Kastelein en L. Canté, 'Management van complexe projecten en processen'. In: Bestuurskunde juni 2003

J.J.C. Voorhoeve, 'De slinkende rol van Nederland'. In: Internationale Spectator februari 1981
J.J.C. Voorhoeve, 'Nederland: een middelgrote mogendheid in zakformaat.' In: Internationale Spectator februari 1991
Jouke de Vries, 'Chaos, instituties en complexiteit'. In: Bestuurskunde mei 1996
Jouke de Vries, 'Infrastructurele projecten komen zelden alleen, maar bijna altijd in bataljons. Politiek-bureaucratische besluitvorming over infrastructuur.' In: Het achttiende jaarboek voor het democratisch socialisme. 'De inrichting van Nederland'. Amsterdam 1997

Jack L. Walker, 'A Critique of the Elitist Theory of Democracy'. In: American Political Science Review, Vol. 60, no 2, June 1966, blz. 285-295
Raymond E. Wolfinger, 'Nondecisions and the Study of Local Politics'. In: American Political Science Review, Vol.65, no 4, December 1971, blz. 1063-1080
Raymond E. Wolfinger, 'Rejoinder to Frey's "Comment". In: American Political Science Review, Vol. 65, no 4, December 1971, blz. 1102-1104
Edward J. Woodhouse and David Collingridge, 'Incrementalism, intelligent trial-and-error, and the future of political decision theory.' Paper z.j.
A.W.J. Wijting, 'De keuze van een nieuwe tactische jager voor de Koninklijke luchtmacht. In: Militaire Spectator mei 1967

Lijst van personen

mr. A.A.M. (Dries) van Agt (1931-)
minister van Justitie (1971-1977), minister-president (1977-1982)

mr. F.H.J.J. (Frans) Andriessen (1929-)
voorzitter van de fractie van de KVP in de Tweede Kamer (1972-1977), minister van Financiën (1977-1980)

drs. D.J. (Dirk) Barth (1943-)
senior beleidsmedewerker en plaatsvervangend directeur algemene beleidszaken (1971-1986), directeur algemene beleidszaken (1986-1994), secretaris-generaal van het ministerie van Defensie (1994-2002)

A.L. (Relus) ter Beek (1944-2008)
lid van de Tweede Kamer voor de Partij van de Arbeid (1971-1989), minister van Defensie (1989-1994)

drs. H.J. (Harry) van den Bergh (1942-)
stafmedewerker van de PvdA-fractie in de Tweede Kamer (1972-1975), lid van de Tweede Kamer voor de Partij van de Arbeid (1977-1987)

S.J. (Sidney) van den Bergh (1898-1977)
minister van Defensie (1959), lid van de eerste Kamer voor de VVD (1963-1971)

drs. J. (Jaap) Boersma (1929-)
minister van Sociale Zaken (1971-1977)

J.J.P. Borghouts (1910-1966)
kolonel (Koninklijke luchtmacht), staatssecretaris voor de Koninklijke luchtmacht (1965-1966)

mr. L.J. (Laurens Jan) Brinkhorst (1937-)
lid van de Commissie van Civiele en Militaire Deskundigen (commissie-Van Rijckevorsel) (1971-1972), staatssecretaris voor Europese Zaken (1973-1977), lid van de tweede Kamer voor D66 (1977-1982), minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (1999-2002), minister van Economische Zaken (2003-2006)

M.R.H. (Mike) Calmeyer (1895-1990)
luitenant-generaal (Koninklijke landmacht), lid van de Tweede Kamer voor de Christen-Historische Unie (1956-1959), staatssecretaris voor de Koninklijke landmacht en de Koninklijke luchtmacht (1959-1963)

Frank W. Campbell (1927-)
representative of General Dynamics in Den Haag (1975)

William P. Clements (1917-), onderminister van Defensie (1969-1979), gouverneur van Texas (1979-1983 en 1987-1991)

P. (Piet) Dankert (1934-2003)

lid van de Tweede Kamer voor de Partij van de Arbeid (1968-1981), lid van het Europese Parlement (1979-1989), staatssecretaris voor Europese Zaken (1989-1994)

dr. W.F. (Wim) Duisenberg (1935-2005)
minister van Financiën (1973-1977), president De Nederlandsche Bank (1982-1997), president Europees Monetair Instituut en Europese Centrale Bank (1997-2003)

A.E.M. Duynstee (1920-)
lid van de Tweede Kamer voor de KVP (1956-1967), staatssecretaris voor de Koninklijke luchtmacht (1967-1971)

dr. W.F. (Wim) van Eekelen (1931-)
chef van de directie NAVO- en WEU-zaken van het ministerie van Buitenlandse Zaken (1974-1977), lid van de Tweede Kamer voor de VVD (1977-1978 en 1986), staatssecretaris van Defensie (1978-1981), staatssecretaris voor Europese Zaken (1982-1986), minister van defensie (1986-1988), secretaris-generaal van de West-Europese Unie (1989-1994), lid van de Eerste Kamer (1995-2003)

J. (Joop) van Elsen (1916-2006)
generaal-majoor (Koninklijke landmacht), lid van de Tweede Kamer voor de KVP (1971-1977)

A. (Adri) van Es (1913-1994)
vice-admiraal, staatssecretaris voor de Koninklijke marine (1963-1971), staatssecretaris van Defensie (1971-1972)

Arthur Gilson (1915-2004)
in de Belgische regering minister van Landsverdediging (1958-1961), minister van Binnenlandse Zaken en Openbare Werken (1961-1965)

J.C.E. (Joop) Haex (1911-2002)
brigade-generaal (Koninklijke landmacht), staatssecretaris voor de Koninklijke landmacht (1963-1965 en 1967-1971)

Kai-Uwe von Hassel (1913-1997)
in de Duitse regering minister van Defensie (1963-1966), minister voor Verdrevenen, Vluchtelingen en Oorlogsgetroffenen (1966-1969)

Denis Healey (1917-)
in de Britse regering minister van Defensie (1964-1970), minister van Financiën (1974-1979)

ir. A. (Ab) Hidma (1928-)
commodore (Koninklijke luchtmacht), projectofficier vervanging Starfighter F-104G

G.W. (Wim) Keja (1925-1995)
lid van de Tweede Kamer voor de VVD (1971-1989)

G.C. (Gerrit) Klapwijk (1920-1981)
algemeen directeur NV Koninklijke Nederlandse Vliegtuigenfabriek Fokker (1968-1978)

dr. M.A.M. (Marga) Klompé (1912-1986)
lid van de Tweede Kamer voor de KVP (1948-1956, 1963-1966 en 1967), minister van Maatschappelijk Werk (1956-1963), minister van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk (1966-1967)

J.H. (Hans) Knoop (1919-)
luitenant-generaal (Koninklijke luchtmacht), bevelhebber der luchtstrijdkrachten (1973-1976)

H.J. (Hans) de Koster (1914-1992)
lid van de Tweede Kamer voor de VVD (1967 en 1973-1977), staatssecretaris voor Europese Zaken (1967-1971), minister van Defensie (1971-1972)

Georg Leber (1920-)
in de Duitse regering minister van Verkeer (1966-1972), minister voor Post en Telefoon (1967-1972), minister van Defensie (1972-1978)

J. (Hannie) van Leeuwen (1926-)
lid van de Tweede Kamer voor de ARP (1966-1978), lid van de Eerste Kamer (1995-2007)

C.L.J. (Cees) van Lent (1922-2000)
brigade-generaal (Koninklijke landmacht), staatssecretaris van Defensie (1974-1981)

drs. R.F.M. (Ruud) Lubbers (1939-)
minister van Economische Zaken (1973-1977), lid van de Tweede Kamer voor het CDA (1977-1982), minister-president (1982-1994)

mr. J.M.A.H. (Joseph) Luns (1911-2002)
minister van Buitenlandse Zaken (1952-1971), secretaris-generaal van de NAVO (1971-1984)

mr. H.A.F.M.O. (Hans) van Mierlo (1931-)
lid van de Tweede Kamer voor D66 (1967-1977), minister van Defensie (1981-1982), minister van Buitenlandse Zaken (1994-1998)

mr. J.A. (Joep) Mommersteeg (1917-1991)
lid van de Tweede Kamer voor de KVP (1963-1973 en 1976-1982), staatssecretaris van Defensie (1973-1974)

drs. G.H.J.M. (Gerard) Peijnenburg (1919-2000)
staatssecretaris voor de Koninklijke landmacht (1965-1967), secretaris-generaal van het ministerie van Defensie (1969-1984)

A. (Ad) Ploeg (1927-1994)
kolonel (Koninklijke landmacht), lid van de Tweede Kamer voor de VVD (1972-1982)

drs. J.P. (Jan) Pronk (1940-)
lid van de Tweede Kamer voor de Partij van de Arbeid (1971-1973 en 1978-1980), minister voor Ontwikkelingssamenwerking (1973-1977 en 1989-1998), minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (1998-2002)

dr. J.E. (Jan) de Quay (1901-1985)
minister van Oorlog (1945), minister-president (1959-1963), minister van Defensie ad interim (1959), minister van Verkeer en Waterstaat (1966-1967)

mr. H. (Harm) van Riel (1907-1980)
lid van de Eerste Kamer voor de VVD (1956-1976)

mr. K.T.M. (Karel) van Rijckevorsel (1913-1999)

lid van de Tweede Kamer voor de KVP (1952-1967), voorzitter van de Commissie van Civiele en Militaire Deskundigen (1971-1972), lid van de Raad van State (1972-1982)

H. (Heije) Schaper (1906-1996)
luitenant-generaal (Koninklijke luchtmacht), chef van de luchtmachtstaf (1954-1961), staatssecretaris voor de Koninklijke luchtmacht (1966-1967)

James A. Schlesinger (1929-)
directeur van de CIA (1973), minister van Defensie (1973-1975), minister van Energie (1977-1979)

mr. W. (Willem) Scholten (1927-2005)
lid van de Tweede Kamer voor de Christen-Historische Unie (1963-1971 en 1972-1976), staatssecretaris van Financiën (1971-1972), minister van Defensie (1978-1980)

A.J. (Ab) Sligting (1929-1992)
directeur voorlichting van het ministerie van Defensie (1973-1985)

D.P. (Dirk) Spierenburg (1909-2001)
permanent vertegenwoordiger van Nederland bij de EEG (1962-1970), permanent vertegenwoordiger van Nederland bij de NAVO (1971-1974), adviseur van de minister van Defensie (1974-1975)

ir. C. (cees) Staf (1905-1973)
minister van Oorlog en minister van Marine (1951-1958)

mr. A. (Bram) Stemerdink (1936-)
kapitein (Koninklijke landmacht), lid van de Tweede Kamer voor de Partij van de Arbeid (1970-1973, 1978-1981 en 1982-1994), staatssecretaris van Defensie (1973-1977 en 1981-1982), minister van Defensie (1977)

dr. M. (Max) van der Stoel (1924-)
lid van de Eerste Kamer voor de Partij van de Arbeid (1960-1963), lid van de Tweede Kamer (1963-1965, 1967-1973, 1978-1981), staatssecretaris van Buitenlandse Zaken (1966-1967), minister van Buitenlandse Zaken (1973-1977 en 1981-1982)

ir. H.K. (Herman) Stokla (1917-2002)
luitenant-generaal (Koninklijke luchtmacht), directeur materieel luchtmacht

Franz Joseph Strauss (1915-1988)
in de Duitse regering minister zonder portefeuille (1953-1955), minister voor wetenschapsbeleid (1955-1956), minister van Defensie (1956-1963), minister van Financiën (1967-1969)

drs. E. (Ed) van Thijn (1934-)
lid van de Tweede Kamer voor de Partij van de Arbeid (1967-1981), minister van Binnenlandse Zaken (1981-1982 en 1994)

W. (Willem) den Toom (1911-1998)
luitenant-generaal (Koninklijke luchtmacht), staatssecretaris voor de Koninklijke luchtmacht (1963-1965), minister van Defensie (1967-1971)

dr. J.M. (Joop) den Uyl (1919-1987)

lid van de Tweede Kamer voor de Partij van de Arbeid (1956-1963, 1967-1973, 1977-1981 en 1982-1987), minister van Economische Zaken (1966-1967), minister-president (1973-1977) en minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (1981-1982)

Paul Vanden Boeynants (1919-2001)
in de Belgische regering minister voor Middenstandszaken (1958-1961), minister-president (1966-1968), minister van Landsverdediging (1972-1979), minister-president (1978-1978)

ir. S.H. (Sim) Visser (1908-1983)
minister van Defensie (1959-1963)

mr. B.J.M. (Berend-Jan) baron van Voorst tot Voorst (1944-)
staatsecretaris voor Europese Zaken (1988-1989), staatssecretaris van Defensie (1989-1993)

mr. I. (Irene) Vorrink (1918-1996)
lid van de Eerste Kamer voor de Partij van de Arbeid (1969-1973), minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne (1973-1977)

ir. H. (Henk) Vredeling (1924-2007)
lid van de Tweede Kamer (1956-1973), lid van het Europees Parlement (1958-1973), minister van Defensie (1973-1977)

mr. K.G. (Klaas) de Vries (1943-)
lid van de Tweede Kamer voor de Partij van de Arbeid (1973-1988 en 2002-2006), minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (1998-2000), minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (2000-2002)

dr. H.J.G. (Henk) Waltmans (1930-)
lid van de Tweede Kamer voor de PPR (1972-1982)

drs. Th.E. (Tjerk) Westerterp (1930-)
lid van de Tweede Kamer voor de KVP 1963-1971, 1972-1973 en 1977-1978), staatssecretaris voor Europese Zaken (1971-1973), minister van Verkeer en Waterstaat (1973-1977)

W. (Wiebe) Wierda (1908-2003)
kolonel (Koninklijke landmacht), lid van de Tweede Kamer voor de Partij van de Arbeid (1956-1971)

dr. H.J. (Johan) Witteveen (1921-)
lid van de Eerste Kamer voor de VVD (1958-1963 en 1971-1973), lid van de Tweede Kamer (1963 en 1965-1967), minister van Financiën (1963-1965 en 1967-1971)

A.B. (Bertie) Wolff (1914-1991)
luitenant-generaal (Koninklijke luchtmacht), bevelhebber der luchtstrijdkrachten (1965-1970)

Lijst van geïnterviewden

drs. D.J. (Dirk) Barth	Utrecht, 1 april 2005
drs. H.J. (Harry) van den Bergh	Voorburg, 15 februari 2006
J.M. (Joep) Bik	Voorburg, 3 februari 2006
Frank W. Campbell	telefonisch, 8 juni 2005 schriftelijk, 17 september 2005
dr. Ingemar Dörfer	schriftelijk, 16 maart 2005
dr. W.F. (Wim) van Eekelen	Den Haag, 25 oktober 2004
Philip Freriks	telefonisch, 3 februari 2006
luitenant-generaal b.d. M.C. (Rien) Geschiere	Wassenaar, 24 februari 2006
commodore b.d. ir. A. (Ab) Hidma	Maarn, 21 januari 2005
A.J. (Bert) Hubert	telefonisch, 13 maart 2006
kolonel b.d. A.P. (Arie) de Jong	Baarle-Nassau, 18 augustus 2006
mevrouw E.M. (Bibeb) Lampe-Soutberg	telefonisch, 24 april 2006
L. (Leo) van der Put	Den Haag, 8 september 2005
mr. A. (Bram) Stemerdink	Den Bosch, 8 oktober 2004
drs. E. (Ed) van Thijn	Amsterdam, 31 mei 2005
ir. H. (Henk) Vredeling	Huis ter Heide, 21 september 2005
mr. K.G. (Klaas) de Vries	Den Haag, 2 oktober 2006
dr. F. (Frank) Zuijdam	Den Haag, 7 maart 2006

Kabinetten, ministers en staatssecretarissen van Defensie

Kabinet-De Quay (1959-1963)

Minister van Defensie	S.J. van den Bergh (VVD)	(19 mei 1959-1 augustus 1959)
	S.H. Visser (VVD)	(4 september 1959-24 juli 1963)
Staatssecretaris	M.R.H. Calmeyer (CHU)	(19 juni 1959-24 juli 1963)
	P.J.S. de Jong (KVP)	(25 juni 1959-24 juli 1963)

Kabinet-Marijnen (1963-1965)

Minister van Defensie	P.J.S. de Jong (KVP)	(24 juli 1963-14 april 1965)
Staatssecretaris	A. van Es (ARP)	(14 augustus 1963-14 april 1965)
	J.C.E. Haex (CHU)	(14 augustus 1963-14 april 1965)
	W. den Toom (VVD)	(25 november 1963-14 april 1965)

Kabinet-Cals (1965-1966)

Minister van Defensie	P.J.S. de Jong (KVP)	(14 april 1965-22 november 1966)
Staatssecretaris	A. van Es (ARP)	(14 april 1965-22 november 1966)
	G.J.H.M. Peijnenburg (geen)	(13 mei 1965-22 november 1966)
	J.J.F. Borghouts (KVP)	(12 juli 1965-5 februari 1966)
	H. Schaper (geen)	(22 juni 1966-22 november 1966)

Kabinet-Zijlstra (1966-1967)

Minister van Defensie	P.J.S. de Jong (KVP)	(22 november 1966-5 april 1967)
Staatssecretaris	A. van Es (ARP)	(22 november 1966-5 april 1967)
	G.J.H.M. Peijnenburg (geen)	(22 november 1966-5 april 1967)
	H. Schaper (geen)	(22 november 1966-5 april 1967)

Kabinet-De Jong (1967-1971)

Minister van Defensie	W. den Toom (VVD)	(5 april 1967-6 juli 1971)
Staatssecretaris	A. van Es (ARP)	(5 april 1967-6 juli 1971)
	J.C.E. Haex (CHU)	(5 april 1967-6 juli 1971)
	A.E.M. Duynstee (KVP)	(5 april 1967-6 juli 1971)

Kabinet-Biesheuvel (1971-1973)

Minister van Defensie	H.J. de Koster (VVD)	(6 juli 1971-11 mei 1973)
Staatssecretaris	A. van Es (ARP)	(14 juli 1971-16 september 1972)

Kabinet-Den Uyl (1973-1977)

Minister van Defensie	H. Vredeling (PvdA)	(11 mei 1973-1 januari 1977)
	A. Stemerdink (PvdA)	(1 januari 1977-19 december 1977)
Staatssecretaris	J.A. Mommersteeg (KVP)	(11 mei 1973-1 maart 1974)
	C.L.J. van Lent (KVP)	(11 maart 1974-19 december 1977)
	A. Stemerdink (PvdA)	(11 mei 1973-1 januari 1977)

Kabinet-Van Agt I (1977-1981)

Minister van Defensie	R.J.H. Kruisinga (CHU)	(19 december 1977-3 maart 1978)
	W. Scholten (CHU)	(8 maart 1978-25 augustus 1980)
	P.B.R. de Geus (CHU)	(25 augustus 1980-11 september 1981)
Staatssecretaris	C.L.J. van Lent (KVP)	(19 december 1977-11 september 1981)

	W.F. van Eekelen (VVD)	(19 december 1977-11 september 1981)

Kabinet-Van Agt II (1981-1982)

Minister van Defensie	H.A.F.M.O.van Mierlo (D66)	(11 september 1981-29 mei 1982)
Staatssecretaris	J. van Houwelingen (CDA)	(11 september 1981-29 mei 1982)
	A. Stemerdink	(11 september 1981-29 mei 1982)

Kabinet-Van Agt III (1982)

Minister van Defensie	H.A.F.M.O. van Mierlo(D66)	(29 mei 1982-5 november 1982)
Staatssecretaris	J. van Houwelingen (CDA)	(29 mei 1982-5 november 1982)

Kabinet-Lubbers I (1982-1986)

Minister van Defensie	J. de Ruiter (CDA)	(5 november 1982-14 juli 1986)
Staatssecretaris	J. van Houwelingen (CDA)	(8 november 1982-14 juli 1986)
	W.K. Hoekzema (VVD)	(19 november 1982-14 juli 1986)

Kabinet-Lubbers II (1986-1989)

Minister van Defensie	W.F. van Eekelen (VVD)	(14 juli 1986-7 september 1988)
	F. Bolkestein (VVD)	(24 september 1988-7 november 1989)
Staatssecretaris	J. van Houwelingen (CDA)	(14 juli 1986-7 september 1988)

Kabinet-Lubbers III (1989-1994)

Minister van Defensie	A.L. ter Beek (PvdA)	(7 nov. 1989-22 aug. 1994)
Staatssecretaris	B.J. van Voorst tot Voorst (CDA)	(7 nov. 1989-1 juni 1993)
	A.B.M. Frinking (CDA)	(1 juni 1993-22 aug.1994)

Personenregister

Konrad Adenauer 38
Dries van Agt 172, 187 255
Charles Ailleret 223
Graham T. Allison 310, 316
Neil Anderson 277
Frans Andriessen 154 160 179, 276, 287

Cas Baas 96
Ernst Bakker 272
Marcus Bakker 179-180, 275
Luc de la Barre de Nanteul 245
Willem-Hendrik de Beaufort 177
Relus ter Beek 190, 209, 254
Pieter Beelaerts van Blokland 287
Albert Beerman 44
J.P. van den Bent 108
J.Th.J. van den Berg 248
Harry van den Bergh 216
Sidney van den Bergh 25, 27, 32, 44, 51, 312-313
Nico Berghuijs 143
Prins Bernhard 11, 33, 44, 58, 65, 72, 120-121, 131, 186, 189, 244, 280
Ernst van der Beugel 108
Has Beyen 108
Bibeb (Elisabeth M. Lampe-Soutberg) 178, 180-181, 189, 245, 273
Barend Biesheuvel 106, 108, 114-115, 123-124, 143
J.M. Bik 144, 153, 162, 222
Leo de Block 69
Jaap Boersma 208, 246, 271
J.J.M. Borghouts 55-59, 62, 71
Corstiaan Bos 70
Theo Bot 34
Jan Botterman 182-183, 187-190
Richard C. Bowman 135-136
David Braybooke 14
Tryggve Bratteli 152
Mauk de Brauw 185
Laurens Jan Brinkhorst 108, 115, 218, 284
Dolph Briscoe 171
Gerrit Brokx 154
Erling Bröndum 170, 194, 216
Leendert Brouwer 25
George S. Brown 155
Jaap Burger 105, 127, 130, 254

Leo Cadieux 100
Mike Calmeyer 25-27, 30-33, 35-37, 40, 43-46, 48, 51, 53
Jo Cals 43-44

Frank W. Campbell 235-236, 241, 244, 256, 282
Jacques Chaban-Delmas 38
Pierre Champenois 207
Jacques Chirac 216-217, 277
Frank Church 280
William P. Clements 171, 200-203, 211, 213-214
Bill Clumpkens 114-115, 124, 143-144, 154
Hendrik Colijn 105
Cees Commandeur 226
Maurice Couve de Murville 44
A.L. Cox 88

Robert A. Dahl 312, 317
Piet Dankert 111, 162, 166, 177, 182-191, 198, 210, 216, 220, 221, 226, 228, 231-233, 236, 241, 243, 249, 253-254, 272-276, 306
Marcel Dassault 81, 277
Etiënne Davignon 206-207, 211-212, 251
Albert Debeche 146
Michel Debré 116
Dick Dee 281
Frits Diepen 57, 88
William Dietz 199
C.N. van Dis 273
Robert J. Dixon 148
Dick Dolman 243, 274
Jorge I. Domínguez 19, 311-312
Willem Drees 29
Wim Duisenberg 127, 172, 232, 242, 249, 255, 259-260, 266, 271, 280
A.E.M. Duynstee 69-70, 74-75, 78, 81-82, 84, 93-95, 99-100, 103-104, 107, 120, 125

Wim van Eekelen 236-237, 250, 252, 256, 263-264, 283-284, 287
Meiny Epema 274
Dwight Eisenhower 17, 28, 96
Joop van Elsen 114, 125, 128-129, 145, 154, 185, 187-188, 210, 219, 253, 274-275, 316
Renaat van Elslande 165, 181, 234, 247
Adri van Es 53, 55, 68, 106-107, 118, 316
Hugo de l'Estoile 222-223, 244-245

Jacques Fahrenfort 273
Richard E. Feinberg 19
Bent Flyvbjerg 20-21
Gerald R. Ford 171, 209, 266, 268, 278
John Forrester 14
Alv Jacob Fostervoll 152-153, 157-161, 164-165, 194, 248, 253
Pierre François 181-183, 188-189, 220, 271
Huub Franssen 109
Philip Freriks 184, 189-190, 245, 254

James Fulbright 17

Bas de Gaay Fortman 185-187
Gaius de Gaay Fortman 173
Robert Galley 195
Charles de Gaulle 37, 39, 87
Gerault Gentry 202
Rien Geschiere 138, 152, 199, 209
Lambert Giebels 274
Arthur Gilson 34, 37, 45
Valérie Giscard d'Estaing 197, 263, 266-267
Willem Gitz 272-273
Frans Goedhart 70, 108
Andrew Goodpaster 209
Anneke Goudsmit 180
Kingdon Gould Jr 156, 158, 240-241, 273
John Grandy 87
Harry Gray 276
Ernst F. Griffith 14-15
Hans Gruijters 180, 209
Pierre Guillaumat 39

Joop Haex 53, 68, 107
Alexander M. Haig Jr 209
Sverre Hamre 161-162, 195, 200
Han J.A. Hansen 141, 188
Paul 't Hart 18, 20-22, 305, 308
Karl-Gunther von Hase 87
Dennis Healey 80, 85-87, 89-90
Hugh Heclo 18
Paul Hellyer 112
Mat Herben 116
Christian Herter 40
Ab Hidma 96-97, 166, 175, 195-196, 199-202, 204-206, 226, 235, 253, 255, 258, 264-265, 283, 285, 291, 312
Harry Hillaker 199
Erik Himle 161
H.J.A. Hofland 248
Jan van Houwelingen 291-292
Bert Hubert 186

Gijs IJsselstein 124-125, 143

Cor de Jager 231
Irving J. Janis 20
Michel Jobert 145, 197
Thomas V. Jones 65, 120, 153, 158, 236-237
A.P. de Jong 131, 235-236, 282
Lou de Jong 104-105, 108
Piet de Jong 25, 53-55, 57, 59-60, 63-66, 68-69, 313
Lymon Josephs 202
Koningin Juliana 47, 186

D.J. van der Kaa 235
Wim Keja 185-189
Jos van Kemenade 173, 272
John F. Kennedy 4, 50
Anne M. Khademian 11
Henry Kissinger 138-139, 156-157, 209, 218, 244, 268
Gerrit Klapwijk 226, 238-239, 258-260, 282-283, 307
Ger Klein 127
Erik-Hans Klijn 16-17, 310
Marga Klompé 36, 44-45
A.J. Knijff 187-189
Hans Knoop 135, 137, 139, 146-147, 151, 163, 166, 168, 175, 199, 201, 207, 231, 235, 242, 273
Hans Kombrink 185, 253, 273, 280
Henk Koning 182
Peter Kooijmans 108, 115
J.F.M. Koppenjan 312
Frits Korthals Altes 180
Hans de Koster 85, 104, 106-109, 113-114, 116-126, 130-136, 172, 179-180, 210, 221, 315-316
Gerard Koudijs 113
Roelof Kruisinga 218, 284

Melvin Laird 98-99
Han Lammers 109
Ko de Lange 154
Gerard Langemeijer 124, 145, 187
Georg Leber 132-133, 174, 198, 215, 222, 234, 240, 250, 260-261
Edmond Leburton 151
Jacques Lefebvre 152, 170, 193
Frederic Lek 25
Helga Lek-Bendix 25
Lyman L. Lemnitzer 223
Cees van Lent 154, 165
David C. Lewis 276, 282
Theo van Lier 127
Gerhard Limberg 76
Charles E. Lindblom 14
Koos Lokhorst 119
André van der Louw 178, 183
Bill Louwerse 243
Ruud Lubbers 127, 208, 232-233, 246, 250, 258-260, 264, 266
Joseph Luns 38, 45, 50, 105, 133, 140, 160-161, 174, 177

H.J. van der Maas 93-94
J.M.M. Maas 88
Gero Madelung 84

Mike Mansfield 110
Victor Marijnen 53
Th.E.E.M. Mathon 119
Kenneth R. Mayer 110
John McLucas 214, 226
Robert McNamara 50-51
Wim Meijer 271
Ferry Meijnderts 115, 124-125, 143-144
W.A.M. Melis 259
Pierre Messmer 87
F.M. von Meyenfeldt 189
Hans van Mierlo 275-276
Karel van Miert 222
Curt Mileikowsky 197
Charles Minter 136
Guy Mitaux-Manouard 224
Joop Molkenboer 235
Joep Mommersteeg 128, 132, 144, 153-155, 159, 171
Thomas H. Moorer 201
Harry Moorman 48
Benito Mussolini 177

Roelof Nelissen 121
Henk Neuman 108, 115, 127
Wil Nieburg 131
Paul Nitze 50
Richard M. Nixon 155, 157, 209
Mabel Normand 215
Lauris Norstad 96-97

André Oleffe 248
Koning Olav IV 263
Sven Olaf Olin 198
Marc Otten 21
P.J. Oud 25

Olaf Palme 206
Lester Pearson 112
Gerard Peijnenburg 55, 68, 131-132, 143-146, 160, 232, 243, 273, 281
E.A. Plate 166-167, 169
Ad Ploeg 145, 179, 185-187, 253, 274-275
S. van der Pol 100
Georges Pompidou 131, 197
Charles Poswick 63-64
Marinus Potman 272
Jan de Pous 31
Jan Pronk 127, 173, 177, 190, 218, 249, 271
Leo van der Put 222

Jan de Quay 25-26, 30-31, 46

J.A. de Ranitz 145, 196-197

Ronald W. Reagan 171
James Richardson 198
Harm van Riel 9, 118
Karel van Rijckevorsel 108, 115
Willem van Rijn 143
Dirk Ringnalda 114-115, 259
C.A. Robertus 65
E. Roest 134
Bernard Rogers 289
William Rogers 240
Herman van Roijen 34-35
Bert Röling 127
Job de Ruiter 291
Danald H. Rumsfeld 135, 137-139, 154-156, 268
Marinus Ruppert 127
Kenneth Rush 164
Dean Rusk 50-51
Charles Rutten 256

Ivo Samkalden 111
Jaap Samkalden 111
Jean Sauvagnargues 206
Jan Schaefer 271
Heije Schaper 26-27, 32, 34-35, 37, 62-67, 71
C.J. van Schelle 165
R.A. Schimmel 187-189
James Schlesinger 136, 138-139, 193-194, 199, 204, 214, 225-226, 241-243, 248, 260, 262, 268-269, 277, 279
Helmut Schmidt 102
Philippe C. Schmitter 17
Willem Scholten 185, 284, 287-288
Gerhard Schröder 74, 87, 89
Frank Schrontz 226, 269
Brent Scowcroft 268
Jacques Senard 186, 244, 256
Mack Sennett 214
Charles H. Shuff 34, 37
Henri Simonet 222
Ab Sligting 111, 132, 160, 178, 216, 231, 240-242, 253-254, 316
Jan van der Slikke 143-144
J.A. Snackenberg 40, 46
Jacques Soufflet 212-213, 219-220
Fred van der Spek 119
Dirk Spierenburg 135-137, 138-139, 141, 145-146, 151, 160-161, 163, 166-169, 175, 197, 205-206, 208, 211-213, 236-237, 244, 261, 271, 304
Altiero Spinelli 219, 282
Feije Spits 111
André de Staercke 164
Kees Staf 41

Fons van der Stee 296
Piet Steenkamp 108
Paul Stehlin 219-220
Johannes Steinhoff 73, 75-76, 79, 81, 160-161
Bram Stemerdink 111-114, 122, 127-129, 132-134, 138, 141-142, 144-147, 149-151, 153-154, 157-158, 161, 163, 165-166, 171, 179, 205, 207, 216-217, 220-222, 231-237, 240-241, 248-250, 252-254, 261, 264, 271, 273-274, 280, 282, 291, 305
Dirk Stikker 232
Max van der Stoel 113, 127, 130, 145, 163, 165, 172, 177-178, 190, 197, 204, 208, 218, 232, 236, 242, 244-245, 247, 249-250, 252, 261, 264, 267-268
Herman Stokla 26-27, 46, 125, 135, 150-151, 158-162, 169, 175, 182, 190, 194-202, 204-205, 208, 210, 213, 215-216, 218-220, 222-226, 231-232, 235-236, 256, 259, 273, 280-281, 312
Franz Josef Strauss 27, 33, 37-41

Age Tammemons Bakker 226
Charles Tanguy 137-138, 204, 217, 232, 241
Hans Teengs Gerritsen 280
Geert T. Teisman 15-17, 310
Marcel Terrasson 277
Ed van Thijn 173, 177-178, 180, 190, 236, 243, 250, 254, 257, 272, 275-276
H.W. Tilanus 45
Leo Tindemans 256, 263-264, 266-267, 269-270, 276-277
Willem den Toom 53, 68-70, 77-78, 80, 82, 84-90, 93, 98-103, 105-106, 110, 225, 315
H.G. Traast 135
Pierre Trudeau 112
Theo Tromp 89
Dannie Tuijnman 179-181

Frans Uijen 111
Jorn Utzon 20-21
Joop den Uyl 105, 110, 113, 127, 132-134, 145-147, 154, 160, 172-173, 177-180, 189-190, 205-206, 208-209, 232-233, 240, 244, 246, 249-252, 254-260, 263-264, 266-271, 273, 278

Joop van der Valk 34
Beno-Claude Vallières 160, 164, 188, 224
Paul Vanden Boeynants 133, 140, 149, 151-153, 164-165, 170, 193-194, 208, 212, 214, 218, 237, 245-248, 250-253, 262-263, 266, 268-270, 276

Evert Vermeer 48
Sim Visser 32, 35-38, 40-51, 53, 313
Eddy van Vloten 151, 169
John A. Volpe 148
Anne Vondeling 179, 186-187
Henk Vos 282
Henk Vredeling 45, 123, 127-146, 150-154, 157-181, 187-190, 194-195, 198-201, 204-208, 210-211, 213, 215-228, 231-276, 278-281, 284, 288, 290-291, 294, 305, 315
Jouke de Vries 17-19, 310-311
Klaas de Vries 171, 185, 210, 221, 226, 231-232, 243, 249, 253, 273-274, 282

Erik Wesselius 119
Tjerk Westerterp 209, 217-218, 246, 279-280
Hans Wiegel 179, 186, 272, 276, 282
Ep Wieldraaijer 111
Wiebe Wierda 70, 108, 111-112, 115, 127
Robbie Wijting 71, 146, 220, 231
Harold Wilson 74
Johan Witteveen 83, 87, 88
Bertie Wolff 57-58, 60, 75-76, 81, 85, 88, 93-94, 99
Joop Wolff 185

Philip Young 33

Jelle Zijlstra 31-32, 41, 45, 48, 64-66, 242, 255

Summary

1. Introduction

Decisions about the procurement of fighter aircraft for the Royal Netherlands Air Force are surrounded by complications, by haste and by secrecy. Usually termed 'the arms sale of the century', these decisions evolve into nasty political problems for those working in government, for Members of Parliament and for other principal stakeholders.

Two questions are addressed in this research project. The first concerns the way decisions on the procurement of fighter aircraft are made. The second question identifies the stakeholders in such decisions; their interests and opinions are subject of this project.

This study is based on a qualitative analysis, which consists of a reconstruction of the chain of events in the decision-making process and a review of the public administrative aspects of political decisions on:

- procurement of the *Starfighter* (1959-1963);
- procurement of the *NF-5* (1963-1967);
- participation in the *MRCA*-project (1968-1969);
- replacement of the *Starfighter* and procurement of the *F-16* (1971-1975);
- replacement of the *NF-5* and procurement of an additional number of *F-16* aircraft (1978-1980).

A general theory for the analysis of these complex decisions is lacking. However, there is no lack of less-ambitious theoretical approaches. Some of these can be useful for an analysis that identifies the most important interests in complicated decision-making processes, for example the military-operational advantages of one type of aircraft above others, the financial and foreign affairs consequences of the procurement of these expensive weapon systems, and the industrial-economic spin-off of the procurement of fighter aircraft for the national aircraft and defence industries.

Three of these theoretical approaches are utilized in this research project. In the first place, research into this kind of complex decision-making can profit from the theoretical insights of those who have studied networks. Actors in these networks use their influence and negotiate an outcome that is interconnected with many other policy processes and decisions which share the same political arena as the procurement issue.

In the second place, procurement decisions have long been seen as part of "an iron triangle", in which government, parliament and the armed service concerned are more or less paralysed in their ability to dominate the decision-making process.

Thirdly, the group dynamics of small groups offer another means to explore such complex and complicated decisions. In this respect, 'Groupthink' is one of the exploratory approaches which deserves attention in a qualitative analysis. The self-perceived need for consensus in small groups often leads to a solid barrier for information that contradicts the basic attitudes of the group members. 'Entrapment' is yet another dimension of group dynamics that can place a heavy burden on the decision-making process. While 'Groupthink' is usually associated with situations of intense, short crises, 'entrapment' is the result of decision-making processes which normally take much longer, usually even a number of years. During this time, decision-makers exclude alternatives in the decision-making process, either with the knowledge of all relevant facts or overwhelmed by the 'sunk costs' which are the twin brother of a radical and politically

controversial decision to halt a project before it becomes an unbearable financial burden on the shoulders of future generations.

The defence organisation bears some characteristics which are unique in government. Most advisors of the political leadership are part of internal interest groups: the military services. 'Checks and balances' to set priorities and to facilitate choices in important decisions are absent in the defence organisation, due to a lack of countervailing power in the public arena: the information and the expertise needed for decisions on the procurement of complicated weapon systems are the monopoly of small groups in the armed services, often with a well-established political sensitivity. These small groups are called 'technopols', a label attached to well-educated, highly specialized and internationally highly regarded experts with the ability to act in the political arena.

Political responsibility is placed in the hands of a minister and his deputies. The relationship between these politicians and their closest civil servants and military advisors can take many forms. An ideal situation exists when political control and autonomy in the support of the civil and military advisors are complementary. Political priorities are respected in such a situation and the ministerial organisation, in this case the Air Force in general and its equipment department in particular, keeps an open mind towards such political priorities. However, the contrary may also be true. The political leadership can exercise control by rules and instructions which reduce the possibilities for the bureaucracy in the ministry to gain dominance over the political leadership. Another possibility is that the political leadership has no grip on its department. In the first case, unpredictable policy decisions are unavoidable. In the second case, there is no guarantee that the interests at stake are taken into account in a thoughtful and balanced manner. Finally, it is possible that political and bureaucratic forces lack the strength to gain political dominance or bureaucratic autonomy. The result of such a combination is a virtual standstill.

2. Procurement of the Starfighter (1959-1963)

In the case of the procurement of the *Starfighter* bureaucratic autonomy prevailed over political leadership. The latter was absent during a very crucial part of the decision-taking process. Sidney van den Bergh, the minister of Defence, had to resign shortly after taking up his responsibility as minister. The appointment of a successor was time-consuming and in the interim the Air Force made its "operational choice" for the *Starfighter*. Van den Bergh, who deserved his credits as a successful captain of industry, was succeeded by a complete outsider who had difficulty acquainting himself with the issues, and with the culture of the defence organisation. Sim Visser could not overcome his disadvantages in knowledge and information. He followed the preference of the Air Force in selecting the *Starfighter*, the most expensive candidate among the planes which were competing for the first 'arms sale of the century'. The Air Force preferred the procurement of the *Starfighter* for technical and operational reasons. The *Starfighter* was more expensive than the *Mirage III* and the possible economic benefits were not a major argument in the Air Force deliberations. Rumours about American financial support for the procurement of the *Starfighter* were an important factor in the decision-making process. Once the rumoured advantages disappeared, the Air Force adapted itself to the new circumstances and accepted a much lower number of new aircraft to meet the demands of the NATO military authorities. Industrial benefits were overlooked during the entire decision-making process. The gains for the Fokker aircraft industry were frustrated by the opening of a third production line in Italy. Ministers complained about the costs accompanying with the license-production in the Netherlands, but that was after the decision to procure the *Starfighter* under an agreement of license-production had already been taken.

3. Procurement of the NF-5 (1963-1967)

A long, thorough review of the replacement of outdated aircraft in the Royal Netherlands Air Force was due in the mid-sixties. The favourite of the Air Force was the *F-5* built by Northrop, a company with a considerable financial stake in the Fokker aircraft industry at Schiphol-Oost. The decision-making, however, was dependent on the plans of the Belgian Air Force, which hesitated and shifted its preference from the *F-5* to the *Mirage V*. The Royal Netherlands Air Force had to make a speedy decision for the *NF-5* because there was an unexpected price increase for the plane, and the Air Force could not therefore sit out the lengthy decision-making process in Belgium. Even efforts by Prince Bernhard to ask Northrop to stick to the prices offered previously to the Air Force turned out to be fruitless. His telegrams to the chief executive officer of Northrop never received an answer. The Royal Netherlands Air Force cancelled further negotiations with Northrop and looked for opportunities to join license-production of the *F-5* in other countries. The Royal Netherlands Air Force had to negotiate in great haste an agreement for licence-production with Canada. Industrial interests played no role of any importance in the process of decision-making. The Air Force wanted the aircraft of its choice within the financial constraints of its own multi-year budget. Military-operational and financial considerations prevailed over considerations of an industrial-economic and foreign-political nature. The Belgian Air Force, eventually, selected the *Mirage V* aircraft. The Royal Netherlands Air Force paid a heavy bill for the license-production of its *F-5* aircraft in Canada: 688 million guilders were paid, 87 million guilders more than in the original budget.

4. Participation in the MRCA-project (1968-1969)

In the fifties and sixties, fighter aircraft had a life cycle of only ten years. The search for a replacement for the *Starfighters* of the Royal Netherlands Air Force started in the second half of the sixties. The Royal Netherlands Air Force was not the only one looking for new fighter aircraft. France, Germany, the United Kingdom, Italy, Belgium and Canada were seeking ways to develop and to produce a new fighter aircraft that could meet their military-strategic and military-operational demands. Germany, the Netherlands, Belgium, Italy and Canada had the *Starfighter* as the backbone of their air forces. These countries took the initiative in seeking ways to develop and produce new fighter aircraft. From the beginning, the military-operational demands diverged, and the representatives of the air forces made a choice for a compilation of these demands, while refraining to eliminate excessive demands. These became even more excessive after the participation of the United Kingdom in the consortium of the countries of the 'Multi-Role Combat Aircraft'-project.

Financial resources for a successor of the *Starfighter* were lacking within the ministry of Defence. To participate in the European project for a multi-role aircraft the Royal Netherlands Air Force would need to commit itself to a large number of new fighter aircraft. No more than half of the needed financial resources for this commitment were earmarked in the defence plan of the armed forces of the Netherlands. The aircraft industry in the Netherlands had no interest in investing money in the development of a new fighter aircraft. Fokker hoped to become a relevant partner in the *Airbus*-project, and expected additional benefits from such a participation in cooperation and, eventually, mergers with aircraft industries in Germany, Belgium and France.

The Netherlands became more and more isolated in the project. Canada was the first country to leave the *MRCA*-project. Belgium followed suit. The project became dominated by the United Kingdom and its Royal Air Force. The Royal Netherlands Air Force was in major difficulty. The new European multi-role aircraft was unaffordable for the Netherlands. An alternative did not exist. A cat-and-mouse-game resulted. The Royal Netherlands Air Force could not afford a fighter aircraft designed according to the demands formulated by Germany and the United Kingdom, nor could it step out of the development of this expensive fighter aircraft which so greatly exceeded its operational demands. In meeting with British representatives, the chief of

staff of the Royal Netherlands Air Force and the Defence minister attempted to explore the possibilities of a compromise. In the end, the Netherlands were more or less requested to leave the *MRCA*-project.

5. Searching for a new fighter aircraft (1969-1973)

Left with empty hands, the Royal Netherlands Air Force initiated a soul-searching study of its ambitions and requirements. A 'philosophy' was developed. Fokker aircraft industry conducted a feasibility study, but in the absence of an affordable, and from an operational viewpoint acceptable, candidate for a new fighter, the Air Force threatened to stay out there with empty hands. Its rescue came from the secretary of state for the Air Force, A.E.M. Duynstee, who suggested a kind of 'salami tactic' by spreading out the procurement of a new fighter aircraft over a longer period of time. Normally, the Air Force tried to replace its fighter aircraft within four or five years. Duynstee believed the financial resources for the replacement of the *Starfighter* could be found during a much longer period.

However, the future of the Air Force looked rather bleak. The armed forces were too fragmented, their operational costs were increasingly high and their operational strength was questioned. Lou de Jong, director of the Netherlands Institute for War Documentation, warned in a speech in 1970 against the neglect of the operational strength of the armed forces. He compared the situation in the early seventies with the deplorable state of the armed forces on the eve of the Second World War. The new cabinet responded with the establishment of a State Commission, in which representatives of the armed forces and the ministry of Foreign Affairs had a numerical majority. Five members took a minority position: they were not in favour of a replacement of the *Starfighter*. In their opinion, if tough decisions had to be made to provide the armed forces in the future with a sound financial base, it would be better to agree in NATO on a division of labour and to concentrate the task of the Dutch military on the naval and land forces. The task of the Air Force would need to be taken over by one or more allies. The minister of Defence, Hans de Koster, waited for the report of the State Commission to present his own plans for the future of the armed forces of the Netherlands. The fall of the cabinet, only a few weeks following the publication of the State Commission's report, prevented this. De Koster had selected a number of fighter aircraft as candidates for the replacement of the *Starfighter*. Among these, the *Cobra* of Northrop was the favourite. The *F-16* of General Dynamics was absent in the shortlist of the Dutch minister of Defence, who introduced the idea of replacing the *Starfighter* and the *NF-5* with the same fighter aircraft.

6. Replacement of the Starfighter and procurement of the F-16 (1973-1975)

A new minister does not always mean a radical change of policy. However, the new cabinet under the leadership of Joop den Uyl, leader of the Labour Party, suggested the beginning of a new era. Not only was there a majority of 'progressive' ministers in the cabinet, but also, for the first time in history, the minister of Defence was a member of the Labour Party. Henk Vredeling was a political veteran with no background in defence policy. He was seconded by two state secretaries: Bram Stemerdink, a Member of Parliament for the Labour Party, and Joep Mommersteeg, a long-serving Member of Parliament in the back benches of the Catholic parliamentary group. Stemerdink had a military background as an army officer. Mommersteeg, defeated by fatigue, soon resigned and was replaced by a brigadier-general. The Labour Party, so strongly represented in the new cabinet, had entered the election campaign with an ambitious political platform which included drastic reductions in the defence budget. For the rank and file of the Labour Party, these reductions were an article of faith. Under the influence of Stemerdink, Vredeling managed to gain the consent of his NATO colleagues to study the possibility of task specialization for the Royal Netherlands Air Force. This study, conducted by a small group of military officers of NATO countries, produced a report that supported the shortlist of minister De Koster and asked for a replacement of the *Starfighter* by a new fighter aircraft with capabilities as fighter and as bomber. The recommendations of the NATO study

group were so phrased that one could draw additional and different conclusions. The Air Force saw in the study, which Air Force officials engineered to a high degree, a reconfirmation of its preference for a new and more advanced aircraft. Labour Party MP's believed that the study opened possibilities for a true division of tasks for air forces, and consequently for simpler candidates for the replacement of the *Starfighter*.

Vredeling's political career was dominated by his membership of the European Parliament. His personality was determined to a large extent by his participation in the resistance against the German occupation and repression of the Netherlands during the Second World War. As a minister of Defence, he was a genuine Europeanist. He wanted to use the replacement of the *Starfighter* for the promotion of European unity. Defence would have to become the locomotive, and certainly not the last carriage, of the European cooperation process. His experience in the resistance had convinced Vredeling that the reoccurrence of May 1940 was unthinkable. The armed forces of the Netherlands were then greatly outnumbered by the overwhelming German forces, and lacked the equipment necessary for the defence of the Netherlands. Vredeling did not feel bound by the reductions promised in the election platform of his own political party.

Although Vredeling understood quite well that the NATO task specialisation study strongly advised procurement of the more sophisticated types of fighter aircraft, he paid lip-service in the cabinet and in consultations with Members of Parliament to the idea that the replacement process was an open race, with the possibility of procurement of more simple fighter aircraft than those already selected by his predecessor Hans de Koster. He had focused his political ambitions as minister of Defence on a new Defence White Paper, in which he would formulate a strong basis for a down-sized, but affordable and effective defence effort over a longer period of time. Although the Air Force insisted from the start that the new minister should commit himself to a replacement of the *Starfighter*, it waited for its chance and was satisfied with the Air Force plan in the Defence White Paper, which over a period of ten years included 2,3 billion guilders for the replacement of the *Starfighter*.

Northrop was a regular guest at the headquarters of the Air Force, which in addition to Northrop's *Cobra* also considered the Lockheed's *Lancer* as a candidate for the replacement of the *Starfighter*. These two fighter aircraft were, along with the *Mirage F1/M53* and the Saab *Viggen*, in the race for the 'arms sale of the century'.

Vredeling insisted on a multinational approach for the selection of the new aircraft. He agreed to replace the *Starfighter,* and hoped to make the replacement a project for further European cooperation. The Air Force initially refused to present the minister of Defence with a 'plan-de-campagne'; so long as a political commitment from the minister and the Second Chamber for the necessary financial resources were absent. Eventually, the Air Force came up with a procurement strategy, but the Air Force and the minister were bypassed by the newly appointed Norwegian minister of Defence, who as chairman of the Eurogroup focused his attention on four countries (Belgium, Denmark, Norway and the Netherlands) with a desire to procure new fighter aircraft. In the new consortium the Norwegians successfully claimed the chairmanship, but the Royal Netherlands Air Force gained key positions with the appointments of lieutenant-general Herman Stokla and lieutenant-colonel Ab Hidma in the Steering Group. Stokla and Hidma had a record of expertise in projects like the *Starfighter*-procurement, the *MRCA*-project and the efforts to find partner-countries for the replacement of the *Starfighter* in the early seventies.

Problems soon arose with Belgium whose minister of Defence gave priority to the industrial-economic benefits accruing from the replacement of the Belgian *Starfighters* above the more military-operational and military-strategic advantages of a new fighter aircraft. Paul Vanden

Boeynants was, in many respects, the opposite of his colleague in the Dutch cabinet. A political veteran with a long record as alderman in Brussels, Member of Parliament, minister and even prime minister, Vanden Boeynants was an all-round politician who followed his own course in the four-countries consortium. He was receptive to offers from the French government and from Dassault, who tried to convince him of the industrial-economic benefits attending the procurement and the compensation offered by the French. Norway and Denmark had – contrary to Belgium and the Netherlands – no aircraft industries that would benefit directly from the procurement of a new fighter. For the Netherlands, the procurement of the *Mirage* would open many possibilities for the promotion of the Dutch interests in many areas, as the Netherlands ambassador in Paris predicted more than once. KLM would gain benefits at the Paris airports, Fokker would be a strong candidate to sell its airplanes to Air France and its subsidiaries. These and other hidden possibilities were promoted by the Dutch ambassador in Paris.

The ministry of Foreign Affairs in The Hague was much more interested in the selection of an American aircraft. The Air Force had a strong ally at the ministry of Foreign Affairs. Although foreign-policy considerations were not decisive, the replacement of the *Starfighter* was a responsibility of the directorate of NATO-affairs. Vredeling was very much aware of the importance of involvement of the Foreign Affairs ministry, and asked Dirk Spierenburg, one of the top-diplomats at that ministry, to head an interdepartmental working group which would advise the minister on the foreign-political and economic consequences of the selection of a new fighter aircraft. From the beginning the Air Force, however, dominated the working group. The secretariat was in the able hands of Ab Hidma, an Air Force officer with a long, extensive expertise in the procurement of fighter aircraft. Of even more importance was the fact that Spierenburg was dependent on the Air Force for the information needed to provide minister Vredeling with advice.

Vredeling managed with great difficulty and many delays to present his Defence White Paper. He encountered many problems. In the cabinet he had to accept budget cuts. In his ministry he faced opposition to these cuts by the armed forces. The Defence Plan with a length of ten years created enough room to spread the financial hurdles for complex and big projects like the replacement of the *Starfighter*.

Following a conflict in the upper echelons of the Army a number of the top generals resigned. Vredeling benefited from the conflict: his predecessor had been unable to solve it, and Vredeling collected resignations one after another. However, he could not afford a second ‘war among the generals’, certainly not with the Air Force generals, who with the task specialisation study of NATO in their hand had a strong case for replacement of the *Starfighter* by a more advanced successor. The Defence White Paper provided the Air Force with the financial resources needed for such a replacement.

The task specialisation study contained a conceptual framework for the selection of a new fighter aircraft for the four countries in the consortium. The representatives of the Netherlands in the Steering Group of the consortium used the study to limit the candidates for the new fighter aircraft to the more advanced ones: the *Cobra*, the *Mirage F1/M53* and the *Viggen*. The light-weight fighter competition in the United States was, in the beginning, not much of interest for the Royal Netherlands Air Force. Northrop’s *Cobra* was clearly the Air Force’s favourite and the *F-16* of General Dynamics seemed to be an outsider. That was certainly the position of the more senior officers like Herman Stokla, but the younger generation of officers, like Ab Hidma, were very much attracted to the *F-16* design, especially as its designers were eager to accommodate the desires of the European countries in the final design of the *F-16*.

Vredeling had an independent character, and had little respect for the traditional way of discharging his political duties. After grudgingly accepting cuts in the defence budget in the

early summer of 1974, he felt obliged to give broader attention to his frustrations. He wanted to be interviewed by Bibeb, a well known journalist. The interview became a political disaster for Henk Vredeling. He offended his colleagues in the cabinet, but – fortunately for him - focused his insults largely on his political allies, such as the prime minister, the foreign minister and the minister for development aid. Aside from this, his fury was aimed at the secretary-general of NATO and at one of the opposition parliamentary groups, DS '70. He was politically rescued by the chairman of the parliamentary group of his own political party, who allowed him space to air his frustrations. In the cabinet, however, it was clear that he could not afford a second attack on any of his political friends or foes.

The decision-making on replacement of the *Starfighter* became even more complicated once attempts to bribe Members of Parliament became known. Piet Dankert, the spokesman of the Labour Party, and Wim Keja, a backbencher in the conservative VVD-parliamentary group, were approached by representatives of Dassault, who discussed financial support in one or the other way for their political parties, for Dankert and Keja themselves, or for valuable groups and institutions favoured by Dankert. Dankert hoped that news reports in the French daily *Le Monde* would eventually lead to an investigation by French authorities. *Le Monde* journalist Philip Freriks was called in to gain momentum in uncovering the bribe attempts. Freriks' article, unfortunately for Dankert, worked as a boomerang. Dankert had to defend himself against accusations that he had used his contacts with Dassault too often and too generously. Subsequent news stories confirmed the impression that Dankert and Dassault were working together closely and amicably. Although the court in Amsterdam acquitted the suspected representative of Dassault in the Netherlands, the Dassault-affair hung as a dark shadow over the chance that the *Mirage* would replace the *Starfighter*.

Cooperation between the four European countries in the consortium for the replacement of the *Starfighter* met serious problems from the beginning. In the first place, the Belgians pressed for an early decision. More than any other country in the consortium, Belgium attached great weight to the industrial-economic benefits of the procurement of the new aircraft. And the French offered more in this respect than the Americans. However, the number of aircraft to be acquired for the Belgian Air Force was too small to set up a production line for the *Mirage*. The French Air Force, initially, showed no interest in this aircraft, and gave priority to the development of the *ACF*, the *Avion de Combat Futur*. The Belgians therefore had to find at least one more purchaser for the *Mirage*.

In the second place, the Pentagon had entered a competition for the selection of a light-weight fighter. It would take some time to compare the capabilities of the two competitors, the General Dynamics *YF-16* and the Northrop *YF-17*, and to make a final decision on the production of the winner of this competition. The US Air Force was not enthusiastic about the initiative for the selection of a light-weight fighter. Air Force generals feared that the plans to procure this light-weight fighter would be to the detriment of the numbers of *F-15* aircraft to be purchased. The *F-15* was the Air Force's dream, a fighter aircraft comparable to none in the inventories of potential enemies of the United States. The Secretary of State for Defence gained the support of the Air Force by promising that several hundreds of light-weight fighters would be added to its wings without any reduction in the planned number of *F-15* aircraft. That issue having being solved, the question remained whether the members of the consortium would stick to an early date for a decision on the replacement of the *Starfighter*. A decision on the selection and production of the new fighter was not expected before April 1975. And, it was uncertain whether the United States would come forward with a proposal which could meet the desired industrial-economic benefits of the four countries, especially Belgium and the Netherlands, with aircraft industries which always seemed to be fighting for their economic survival.

The Norwegian, Danish and Dutch ministers of Defence rejected the Belgian demand for an early decision on the replacement of the *Starfighter*: no earlier than October 1974 could a declaration of intention be expected.

The Belgian defeat coincided with a general offer by the United States government to begin a multinational project for replacement of the *Starfighter* and procurement of an American light-weight fighter. The specifics of the American offer were explored during a visit of the consortium steering group to the United States. For the Royal Netherlands Air Force Northrop's *Cobra* and its derivative, the *YF-17*, were still favourite. The development of the General Dynamics *YF-16* was unknown to the director of the equipment department of the Air Force.

During the visit, the American government announced that the decision to select a light-weight fighter would be accelerated to accommodate the four European countries. On January 1st 1975, just a few months after the tentative deadline for the decision of the four European countries, the United States government would grant a production contract to one of the two competitors. This would additionally mean that the United States and its four European allies would have an opportunity to purchase the same aircraft. The *Starfighter* was in the inventory of the US Air Force for only a few years. Now there was a chance that the US Air Force and its European counterparts would share the same aircraft type. Unfortunately, that message was not conveyed to Northrop or to General Dynamics, who briefed the four countries as if they would be buying a simpler version of the aircraft being developed in the light-weight fighter competition for the US Air Force. General Dynamics recognized this miscommunication, and arranged a meeting with the four European countries at short notice to take stock of their special needs and wishes.

The United States government offered for the new fighter aircraft a kind of maximum "not-to-exceed"-price for the new fighter aircraft. What this arrangement would mean was however surrounded by many questions. In addition, the United States suggested a share of the production of the new fighter aircraft for the four European countries that was soon disputed. The Europeans were promised a small share of the fighter production for the US Air Force, a larger share for their own aircraft and, eventually, for the aircraft of other countries.

The French offer was made by Dassault. Involvement of the French government was low key. The French offered a price guarantee that would prohibit cost increases due to excessive inflation in the years to come. But the ramifications of an agreement on such a guarantee were complicated and tentative. Their co-production proposal was also complicated. Each country would have its share in the only production line, but by fragmenting the production process the French paid a heavy price in production efficiency. Another complication was the French Air Force's lack of interest in the *Mirage F1/M53*. Although the American promises to purchase several hundred aircraft for their own forces were subject to congressional approval, the French government left the four European countries completely in the dark about its own interest in the fighter aircraft. Pressed by his European colleagues, the French minister of Defence stated that it was his intention to purchase forty *Mirages*. This number was so low that Henk Vredeling advised his French colleague to keep it secret. The concept of one production line also had as a consequence that customers of the *Mirage* would have to produce parts of the aircraft for export to countries like South Africa, with its Apartheid policy. If – for political reasons – the four countries refrained from production, they would have to bear the financial consequences of production of these parts in other countries, or in France.

The Swedish competitor, the SAAB *Viggen*, was a strange bird in the nest of candidates to become the successor of the *Starfighter*. The Belgians had no interest in the Swedish plane, the Netherlands felt that the *Viggen* produced so much noise that it would be very difficult to accommodate its procurement with the tough regulations on noise pollution. For purely political

reasons, none of the four European countries wanted to omit the *Viggen* from the list of possible candidates.

Much to the surprise of the older generation of Dutch air force officers the US Secretary of Defence decided in early 1975 to select the *F-16* as the winner of the light-weight fighter competition. Quickly, the Royal Netherlands Air Force changed its preference from the *F-17/Cobra* to the *F-16*. Henk Vredeling, the Defence minister of the Netherlands, felt that he was obligated to follow the preference of the Air Force. However, before surrendering to the Air Force's preference Vredeling wanted to salvage his grand scheme which centred on the idea of furthering European cooperation and unity. He could not count on the support of the Royal Netherlands Air Force in this respect. Asked by the United States embassy in The Hague whether the Air Force would need some help in exercising pressure on the minister of Defence, the Air Force's reaction was quite blunt: "Don't get in the way. We have everything in control." An effort led by Vredeling's deputy Bram Stemerdink to bring in the newest version of the Northrop's *F-5* as the successor of the *Starfighter,* and to replace the *NF-5* by a newly developed, but not yet existing European fighter aircraft was easily defeated. The Royal Netherlands Air Force informed General Dynamics of Stemerdink's plans, and the United States strongly advised Northrop to stay out of the competition in the Netherlands. For the United States, it was a race with only one horse: General Dynamics' *F-16*.

A choice for the *F-16* in the Netherlands was, however, not yet certain. Although technically superior to the *Mirage* and certainly to the *Viggen,* many questions remained unanswered. One of these concerned the share in the co-production for the four European countries. The US government was willing to grant a part of the co-production to the European countries, on the condition of "reasonable competitiveness". The four ministers of Defence decided to pose the US and also the French government a new battery of probing questions on this and other issues. Vredeling, in the meantime, did not make a final decision for himself. He tried to interest his colleagues in Germany and the United Kingdom in the development of a simpler version of the *MRCA*-aircraft. Such an aircraft would present him with an escape from the problems created by a decision to replace the *Starfighter* by the *F-16*. The successor of the *NF-5* would have to be an European fighter aircraft.

Vredeling not only informed his German and British counterparts of this idea, but also the United States embassy in The Hague. A meeting with his colleague James Schlesinger in Washington was arranged at short notice. Vredeling told his American colleague that he did not want "to put all his eggs in one basket". Schlesinger concluded that Vredeling favoured the replacement of the *Starfighter* by the *F-16*, and paid lip-service to Vredeling's ideal of bringing European cooperation one giant step forward, as soon as the *NF-5* replacement was due.

The procurement of the *F-16,* or of any other advanced aircraft such as the *Mirage,* would create politically unsurmountable problems in the Dutch Labour Party, Vredeling's own. Vredeling, however, followed his political ideals and wanted promises from the French minister of Defence that would support the cooperation among the member states of the European Union in the field of aircraft industry and defence. Vredeling's diplomatic manoeuvres were kept secret from the foreign minister, and he risked another political debacle such as his ill-fated interview with Bibeb in *Vrij Nederland*. He thought his aims made risking his political job worthwhile but – unfortunately - his French counterpart resigned soon after their secret meeting. Vredeling was kept in the dark about the follow-up of his diplomatic move, and concluded after a time that the French had let him down.

In the meantime, his political allies in Parliament had drifted away from him. Believing that their minister of Defence was still pursuing a policy in which at least a number of the *Starfighters* and *NF-5* fighters would be replaced by a much simpler fighter aircraft, Members

of Parliament such as Piet Dankert and Klaas de Vries disagreed with their political comrade in the ministry of Defence. They felt more or less betrayed by Vredeling. Believing that the task specialisation study of NATO left room for a simpler fighter aircraft than the *F-16* or *Mirage* they had erroneously expected the promotion of such aircraft. However, they soon discovered that they were misled by Vredeling's overoptimistic conclusions. Faced with so much resistance from his own political friends, Vredeling planned to commit political suicide: if his own political party in Parliament did not support his decision, and if the procurement of the *F-16* was nevertheless supported by a parliamentary majority, he would resign. With the statement "Congresses don't buy fighter aircraft", Vredeling sought the confrontation with his political allies. On the eve of the yearly congress of the Labour Party, he announced, in a widely broadcasted television interview, that he would resign if the Labour Party did not support his decision to replace the *Starfighter* by the *F-16*.

If the Netherlands chose the *F-16*, the Belgians would be forced to take the same fighter aircraft, or to refrain from replacement of their *Starfighters*. A single Belgian order for the *Mirage* would be too small to start its production. Nevertheless, the Belgians played the end game as if they had all the trump cards in their hand. Decision-making in the Netherlands was clearly steered towards the purchase of the *F-16*. Weeks before a final decision in the cabinet was to be taken, the Finance minister attempted to secure a large financial bonus if the Netherlands paid the *F-16* sale immediately and in advance. That idea was leaked to General Dynamics. The response was contrary to the expectation: General Dynamics, counting on a Dutch purchase of the *F-16*, was no longer interested in a final bargaining game.

Additional compensation for Fokker through the promotion of its civilian aircraft on the American market was also not achieved. Prime Minister Joop den Uyl spoiled a black-tie dinner at the White House by lecturing his hosts on how to act in crisis situations where hostages were taken. His plea for continued communication with the hostage-takers, and restraint in the use of violence greatly annoyed his hosts, who at the same team were dealing with the hostage-taking of the *Mayaguez*, an American freighter which was captured by the Khmer Rouge in Cambodia. Den Uyl did not bring up the arms sale of the century, and did not take the opportunity to advance the interests of Fokker on the highest political levels of the US government.

Vredeling defended in the cabinet the decision to procure the *F-16* as a kind of declaration of intention. If his colleagues decided for the *Mirage*, he demanded compensation for the extra operational costs of the French fighter aircraft. In the parliamentary group of the Labour Party an escape was found: the social-democratic Members of Parliament would not support the procurement of an advanced aircraft like the *F-16*, but they would not condemn the political record of the minister of Defence.

The lukewarm support of his political friends was fuel for the ever-burning fire in Vredeling's mood. With a couple of visitors from the National Press Club he started a pub-crawl which interfered with his ministerial duties. To the embarrassment of his civil servants and the American ambassador he was absent at the signing of the provisional contracts for the procurement of the *F-16*.

A week after the cabinet decision, Vredeling defended the procurement of the *F-16* in the Second Chamber. Dutifully, he read his answers to questions from Members of Parliament hour after hour. Instead of engaging in congratulatory handshakes with MPs following the outcome of the debate, Vredeling left the Second Chamber. He was not satisfied with the outcome, as a majority of deputies supported the procurement of the *F-16*. He felt defeated: his political dream of making the replacement of the *Starfighter* a European project had failed. And he realized that the chances of doing so in the future were slim.

7. Replacement of the NF-5 by the F-16 (1978-1980)

In the aftermath of the decision to procure the *F-16,* some questions remained. The Belgian government created a smokescreen over its intensions until the very last moment. The Belgian minister of Defence received last-minute "clarifications" from his American colleague which helped to clear the way for a Belgian decision to procure the *F-16*. Fabrique Nationale in the French-speaking area of Belgium was awarded extra American contracts. The prospects for additional compensation in the Netherlands were dimmed after the cabinet decided to procure the *F-16* aircraft. Three years after the initial decision, the Netherlands had yet to decide on the provisional purchase of 18 *F-16* aircraft. A European alternative was non- existent. However, as the penalty for refraining from the provisional purchase would be so high a European alternative would hardly have a chance to compete with the *F-16*.

The Dutch government invested heavily in the compensation for the procurement of the *F-16*. Fokker Aircraft Industry was the main beneficiary of this compensation program, but Fokker – for its own reasons – diverted a large part of the compensation to aircraft industries in Germany, which profited from Dutch taxpayers' money.

A European fighter aircraft which would fit the needs of the successor to the *NF-5* was never realised. In 1980 the cabinet decided to procure *F-16* aircraft to replace the *NF-5*. The remainder of the 111 *F-16* aircraft was a replacement for peacetime losses of the *F-16's*. The total of 213 F-16 aircraft has undergone many modifications. With some pride, the Defence minister announced in May 1975 in the cabinet that every modification would require political consent. The Air Force followed a different course, once the first *F-16* was delivered. Modifications were carried out while those politically responsible were kept uninformed. Financial windfalls were secretly used to update the fighter aircraft. An inventive banking scheme was created to optimise financial advantages. Its inventor, an Air Force colonel, received an official reprimand and a royal decoration. The financial administration was an organisational chaos. The project definition was revised several times, and payments were shifted between investments and operational costs. Items to be procured were paid without any proof of delivery. The contrary was also the case: for some items no evidence of payment exists. The Dutch General Accounting Office could not in effect reconstruct the total cost of the procurement of the *F-16*.

Over the years, the Royal Netherlands Air Force has invested a considerable amount in the *F-16*. Many features have been added to the original concept of the aircraft. The *F-16* was further developed by the Air Force. The capabilities of the *F-16* have been expanded over the years. Parliamentary involvement in such key decisions was usually absent. Parliamentary interest in the pros and contras of upgrading of the aircraft was very limited. The exact expenditures for the *F-16* aircraft for the Royal Netherlands Air Force are thus unknown.

In 2022, the first of the operational *F-16* aircraft will come to the end of their life span. Initially, General Dynamics estimated a life span of 29 years, or 8.000 flight hours. Modifications expanded the life span, but additional weaponry and equipment took a heavy toll on the expected flight hours. However, even if a reduced number of flight hours (6.000) is taken as the limit for the life span of the Royal Netherlands Air Force's *F-16* aircraft, its replacement may be on the order many years after the present planned date. A cabinet decision on the procurement of a successor of the *F-16* will not have to take place during this cabinet period (the Balkenende IV cabinet: 2007-2011). Such an early decision would mean destruction of capital.

8. Concluding remarks

Although formally the minister of Defence is responsible for decisions about 'arms sales of the century', he is dependent on advice and support of the Air Force, especially its directorate for equipment. This explains why military-operational and military-technical arguments often

prevail over financial, foreign affairs and economic-industrial arguments in most of the procurement decisions explored in this study. Only in the case of participation in the *MRCA*-project did financial arguments gain dominance over other considerations. The outcome of this decision-making process was the termination of the participation of the Netherlands in the project. Neither Parliament nor industry played a role of any importance in the decision-making processes examined in this study.

Network decision-making involves many actors with varying interests and with more or less easy access to the decision-making process. This is, however, not the case with decisions on the procurement of fighter aircraft for the Royal Netherlands Air Force. The number of actors is limited. Information is for the most part monopolised and available only to a very small group.

A limited number of actors can be categorized in a so-called 'iron triangle'. The number of actors involved in the decision-making on the procurement of fighter aircraft for the Netherlands can be divided into the principal political actor, the minister or his ministry, the controlling power - i.e. the select committee on defence - and a variety of interest groups. Neither the Second Chamber nor interest groups like the aircraft industry in the Netherlands played a significant role in the decision-making process on the procurement of fighter aircraft. The minister of Defence was dependent on information to be disclosed by the Air Force. Two of the three sides of the 'iron triangle' did not function properly.

Models of network decision-making and of 'iron triangles' can be used complimentarily to explain the way in which and the process whereby in the Netherlands decisions are made on the procurement of fighter aircraft. This is also the case with the theoretical approach to 'technopols'. This approach has its roots in Latin-America, where financial and economic experts with substantial credentials in the academic world gained access to the political arena. The same thing took place – and may be taking place at this moment – with the procurement of 'arms sales of the century'. Small groups of highly specialised and well-educated professionals act as an information monopoly in dealings with their political masters. The technopol-approach is not an exclusive approach. During various stages of the decision-making process, entrapment or groupthink are common features. This study has identified several cases of entrapment and groupthink.

The decision-making on procurement of fighter aircraft in the Netherlands is dominated by the Air Force. Although the Air Force is not, formally, the primary decision-maker, its military-operational and military-technical arguments usually prevail over any other formally equal arguments, such as the costs, the foreign policy implications, and the economic-industrial gains. The Air Force, that is a few number of officers that can be counted on the fingers of one or two hands, was the dominant actor in the decision-making on the procurement of a number of the 'arms sales of the century'.

How could this happen? Unlike many other departments, the ministry of Defence lacked, and today still lacks, a countervailing-power. Checks and balances are non-existent, both in the immediate environment of the departmental organisation, and within the ministry itself.

Curriculum vitae

Hubertus Petrus Maria (Bert) Kreemers werd geboren als oudste kind van Petrus Johannes Hubertus Kreemers en Anna Wilhelmina Catherina Rutten op 14 mei 1955 in Maastricht. Daar groeide hij op en bezocht hij de Sint Franciscus Lagere School en het Henric van Veldeke College. Na zijn eindexamen gymnasium-A studeerde hij politicologie aan de Vrije Universiteit in Amsterdam. Tijdens zijn studie werkte hij als hulpkok bij KLM Catering, als medewerker van het PvdA-partijbureau en als persoonlijk medewerker van de Tweede Kamerleden Harry van den Bergh en Max van der Stoel.

In 1980 behaalde hij zijn doctoraal examen politicologie en trad hij in dienst als beleidsmedewerker van het ministerie van Defensie. Van 1988 tot 1989 bezocht Bert het NATO Defense College in Rome. In 1990 werd hij benoemd tot woordvoerder van de minister van Defensie. In 1999 werd hij door de toenmalige minister uit die functie ontheven na zijn kritiek op het achterhouden van informatie over de val van Srebrenica. Op het Nederlandse Instituut voor Internationale Betrekkingen 'Clingendael' onderzocht hij vervolgens gedurende twee jaar de noodzaak en mogelijkheden van Europese defensiesamenwerking. Daarna maakte Bert als secretaris deel uit van de Adviescommissie Opperbevelhebberschap die voorstellen heeft gedaan voor een andere organisatie van het ministerie van Defensie en de krijgsmacht.

Van 2002 tot 2007 heeft Bert Kreemers als directeur leiding gegeven aan de directie Beleidsevaluatie van het ministerie van Defensie. Momenteel is hij adjunct-algemeen secretaris van de Raad voor de Volksgezondheid en Zorg. Hij maakt sinds begin 2006 deel uit van de rekenkamercommissie van de gemeenten Beek, Eijsden, Gulpen-Wittem, Meerseen, Nuth en Valkenburg aan de Geul. Vanaf 1 januari 2009 is hij daarnaast lid van de rekenkamercommissie Wassenaar, Voorschoten, Oegstgeest.

Hij werkte mee aan een aantal onderzoeken voor het Nederlands Instituut voor Internationale Betrekkingen 'Clingendael'. In 2002 verscheen 'De achterkant van de maan. Haagse schaduwen over Srebrenica'. Drie jaar later publiceerde Bert 'Dwars door Oost. Een verzwegen geschiedenis uit het eerst bevrijde deel van Nederland.'

Noten bij hoofdstuk 1

1 Brief van het Eerste Kamerlid mr. H. van Riel aan minister van Defensie H.J. de Koster van 27 september 1971. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Collectie Kabinet Minister 1971.
2 Algemene Rekenkamer, 'Een vlucht door de tijd. Rekenkamers en de F-16.' Tweede Kamer Vergaderjaar 2001-2002, 28 235, nrs. 1-2, blz. 8
3 De twee meest in het oog springende uitzonderingen op het ontbreken van complexe defensieprojecten op het onderzoeksveld van de Nederlandse bestuurskunde zijn Algemene Rekenkamer 'Leopardtanks', Tweede Kamer, Vergaderjaar 1989-1990, 21 610 nrs. 1-2 en Algemene Rekenkamer 'Walrusproject', Tweede Kamer, Vergaderjaar 1985-1986, 19 221 nrs. 1-2. Eerder verschenen een onderzoeksrapport van de Tweede Kamer naar de aanschaf van de NF-5 en het rapport van de Commissie van Drie van de betrokkenheid van Prins Bernhard bij verschillende materieelprojecten. Zie ook Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, 'Besluitvorming over grote projecten'. Den Haag 1994, A.F.M. Bruning, 'Grote projecten in Nederland: een analyse van het tijdbeslag van twintig besluitvormingsprocessen.' Den Haag 1994 en J.A. de Bruijn e.a., 'Grote projecten. Besluitvorming & Management'. Alphen aan de Rijn 1996
4 Zie Rob de Wijk, 'Flexibility in response? Attempts to construct a plausible strategy for NATO 1959-1989'. Leiden 1989, blz. 22
5 Bart Tromp, 'De wetenschap der politiek. Verkenningen.' Vierde druk. Amsterdam 2002, hoofdstuk 9. Zie ook S.A.H. Denters e.a. 'Aan het hoofd van de gemeente staat….'. Enschede 2000, hoofdstuk 2.
6 Kenneth R. Mayer en Anne M. Khademian, 'Bringing Politics Back in: Defense Policy and the Theoretical Study of Institutions and Processes.' In: Public Administration Review, March/April 1996, Vol. 56, No. 2
7 Brief van de directeur van het Koninklijk Huisarchief, 21 maart 2006, nummer 31437/FM/WA
8 Mondelinge mededeling van het Rijksarchief Noord-Holland, 8 februari 2006
9 E-mail van het Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, 7 november 2005 15.18 uur

Noten bij hoofdstuk 2

1 Goktug Morcol, 'Decision Making: An Overview of Theories, Contexts, and Methods', blz. 3 in: Goktug Morcol (ed.), 'Handbook of Decision Making'. Boca Rotan 2007
2 Ibidem blz 5
3 Michael Howlett and M. Ramesh, 'Studying Public Policy. Policy Cycles and Policy Subsystems.' Second Edition. Oxford 2003, blz. 172
4 David Braybooke and Charles Lindblom, 'A Strategy of Decision: Policy Evaluation as a Social Process'. New York 1963, zoals geciteerd in: Michael Howlett and M. Ramesh, 'Studying Public Policy. Policy Cycles and Policy Subsystems.' Second Edition. Oxford 2003, blz. 179
5 Charles E.Lindblom and D.K. Cohen, 'Usable Knowlegde: Social Science and Social Problem Solving'. New Haven 1979, zoals geciteerd in: Michael Howlett and M. Ramesh, 'Studying Public Policy. Policy Cycles and Policy Subsystems.' Second Edition. Oxford 2003, blz. 179
6 John Forrester, 'Bounded Rationality and the Politics of Muddling Through'. In: Public Administration Review 44, 1 (1984, blz. 26, zoals geciteerd in: Michael Howlett and M. Ramesh, 'Studying Public Policy. Policy Cycles and Policy Subsystems.' Second Edition. Oxford 2003, blz. 181
7 Michael Howlett and M. Ramesh, 'Studying Public Policy. Policy Cycles and Policy Subsystems.' Second Edition. Oxford 2003, blz. 183
8 Zie H.M. Helmers, R.J. Mokken, R.C. Plijter en F.N. Stokman, 'Graven naar macht. Op zoek naar de kern van de Nederlandse economie'. Amsterdam 1975, D.F. Westerheijden, 'Schuiven in de Oosterschelde. Besluitvorming rond de Oosterschelde 1973-1976.' Enschede 1988, J. de Vries and F.B.A. Jorna, 'Neo-corporatism, iron triangles and issue networks. Towards a dynamization of

network analysis.' In: NIG working papers no 96-3. Den Haag 1996 en J. de Vries, 'De vis werd zwart betaald. Een politicologische analyse van een dynamisch netwerk.' In: J.A.M. Hufen en A.B. Ringeling (red.), 'Beleidsnetwerken. Overheids- semi-overheids- en particuliere organisaties in wisselwerking.' Den Haag 1990, G.R. Teisman, 'Complexe besluitvorming. Een pluricentrisch perspectief op besluitvorming over ruimtelijke investeringen.' Rotterdam 1992, Erik-Hans Klijn en Geert Teisman, 'Beleidsontwikkeling in beleidsnetwerken: Een theoretische beschouwing over het analyseren en verbeteren van beleidsprocessen in complexe beleidsstelsels.' In: Beleidswetenschap, nr. 1, 1992, U. Rosenthal, 'Rampen, rellen, gijzelingen. Crisisbesluitvorming in Nederland'. Amsterdam 1984, Irving L. Janis, 'Groupthink. Psychological Studies of Policy Decisions and Fiascoes. A revised and enlarged edition of Victims of Groupthink. A Psychological Study of Foreign-Policy Decisions and Fiascoes'. Boston 1982, P. 't Hart, 'Groupthink in Government: A study of small groups and policy failure'. Leiden 1990, P. 't Hart, P. de Jong, A.F.A. Korsten, 'Groepsdenken in het openbaar bestuur. Cruciale beslissingen in kleine groepen.' Alphen aan den Rijn 1991, Paul 't Hart, Eric K.Stern, Bengt Sundelius, 'Beyond Groupthink. Political Group Dynamics and Foreign Policy-making'. Ann Arbor 1997, Bert Kreemers, 'Zo ontstaan politieke fiasco's'. In: NRC Handelsblad, 23 november 1991, U. Rosenthal, H.G. Geveke en P. 't Hart, 'Beslissen in een competitief overheidsbestel: Bureaupolitiek en bureaupolitisme nader beschouwd'. In: Acta Politica, 1994/1, U. Rosenthal, 'Bureaupolitiek en bureaupolitisme. Om het behoud van een competitief overheidsbestel'. Alphen aan den Rijn, 1988, Graham T. Allison, Philip D. Zelikow, 'Essence of Decision – Explaining the Cuban Missile Crisis. Second Edition'. Boston 1999, Jorge I. Domínguez, 'Technopols. Freeing Politics and Markets in Latin America in the 1990s'. Pennsylvania 1997, blz. 5. Zie ook Jane Kelsey, 'The New Zealand Experiment. A World Model for Structural Adjustment?' Wellington 1997 en Peter Clancy, 'The New Zealand Experiment: A Canadian Perspective'. Publicatie van de Waikato University, z.j., Bent Flyvbjerg, 'Design by deception. The politics of megaproject approval.' Harvard Design Magazine, spring/summer 2005, Marc Otten, 'Verstrikt in Grote Projecten: Hoe de Stadhuizen in Amsterdam en Apeldoorn totstandkwamen.' Leiden 2000, Linda F. Dennard, 'The New Sensibilities of Nonlinear Decision Making: Timing Praxis, and a Feel for Relationship.' In: Goktug Morgol (ed), 'Handbook of Decision Making'. Boca Raton 2007

9 C. Wright Mills, 'The Power Elite'. Oxford 2000, Robert A. Dahl, 'A Critique of the Ruling Elite Model'. In: The American Political Science Review, vol. 52, No 2 (June 1958), Robert A. Dahl, 'Who governs? Democracy and Power in an American City.' New Haven 2005, Peter Bachrach and Morton S. Baratz, 'Two Faces of Power'. In: The American Political Science Review, vol. 51, No 4 (December 1962), blz. 947-952, Peter Bachrach en Morton S. Baratz, 'Decisions and Nondecisions: An Analytical Framework.' In: The American Political Science Review, vol. 57, No 3, (September 1963), Peter Bachrach and Morton S. Baratz, 'Power and Poverty. Theory and Practice.' New York 1970, Steven Lukes, 'Power. A Radical View.' Hampshire 2005, Ernest S. Griffith, 'The impasse of democracy. A study of modern government in action.' Washington 1939, Ernest S. Griffith, 'The changing pattern of public policy formation'. In: The American Political Science Review, vol 38, No 3, blz. 445-459, Herbert A. Simon, 'Administrative Behavior. A Study of decision-Making Processes in Administrative Organizations.' Fourth Edition. New York 1997, U. Rosenthal, 'Rampen, rellen, gijzelingen. Crisisbesluitvorming in Nederland.' Amsterdam 1984, Charles E. Lindblom, 'The science of 'muddling through'. In: Public Administration Review 19, 1959, blz. 79-88. Reprint in Amitai Etzioni, 'Readings on Modern Organizations'. Englewood Cliffs 1969, Amitai Etzioni, 'Mixed-Scanning: A 'Third' Approach to Decision-Making'. In; Public Administration Review, vol 27, No 5 (December 1967), Michael D. Cohen, James G. March, and Johan P. Olsen, 'A Garbage Can Model of Organizational Choice'. In: Administrative Science Quarterly, vol 17, March 1972, U. Rosenthal, 'Bureaupolitiek en bureaupolitisme. Om het behoud van een competitief overheidsbestel'. Alphen aan den Rijn, 1988, John W. Kingdon, 'Agendas, Alternatives and Public Policies'. New York 1984, Linda F. Dennard, 'The New Sensibilities of Nonlinear Decision Making: Timing Praxis, and a Feel for Relationship.' In: Goktug Morgol (ed), 'Handbook of Decision Making'. Boca Raton 2007, Frans Princen, 'Complexity and Control. The making of innovative defence policies in the 21th century.' The Hague 2000

10 Ernest S. Griffith, 'The impasse of democracy. A study of modern government in action.' Washington 1939.

11 Ernest S. Griffith, 'The changing pattern of public policy formation'. In: The American Political Science Review, vol 38, No 3, blz. 445-459

12 G.R. Teisman, 'complexe besluitvorming. Een pluricentrisch perspectief op besluitvorming over ruimtelijke investeringen.' Rotterdam 1992, blz. 12
13 Ibidem, blz. 20
14 Ibidem, blz. 29
15 Erik-Hans Klijn en Geert Teisman, 'Beleidsontwikkeling in beleidsnetwerken: Een theoretische beschouwing over het analyseren en verbeteren van beleidsprocessen in complexe beleidsstelsels.' In: Beleidswetenschap, nr. 1, 1992 blz. 35
16 Ibidem, blz. 41
17 Ibidem, blz. 45 en 46
18 Wat de bruikbaarheid van de benadering van Klijn en Teisman voor gemeenten betreft wordt verwezen naar een empirisch onderzoek naar de verwevenheid van een projectontwikkelaar met de gemeente Valkenburg aan de Geul, waar de spelen van Klijn en Teisman tot een patstelling leidden: Rekenkamercommissie Valkenburg aan de Geul, 'Een geschenk uit de hemel'. De samenwerking tussen Valkenburg aan de Geul en 3W. Valkenburg aan de Geul 28 november 2007. Zie ook Marc Otten, 'Verstrikt in Grote Projecten: Hoe de Stadhuizen in Amsterdam en Apeldoorn totstandkwamen.' Leiden 2000
19 J. de Vries and F.B.A. Jorna, 'Neo-corporatism, iron triangles and issue networks. Towards a dynamization of network analysis.' In: NIG working papers no 96-3. Den Haag 1996 en J. de Vries, 'De vis werd zwart betaald. Een politicologische analyse van een dynamisch netwerk.' In: J.A.M. Hufen en A.B. Ringeling (red.), 'Beleidsnetwerken. Overheids- semi-overheids- en particuliere organisaties in wisselwerking.' Den Daag 1990
20 Paul 't Hart, 'Tussen onmacht en overmacht: de rol van de volksvertegenwoordiging bij grote infrastructuurprojecten.' Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 29 283, nr. 10, blz. 188-207
21 J. de Vries, 'Grondpolitiek en kabinetscrises''. Den Haag 1989, blz. 34
22 Jorge I. Domínguez, 'Technopols. Freeing Politics and Markets in Latin America in the 1990s'. Pennsylvania 1997, blz. 5. Zie ook Jane Kelsey, 'The New Zealand Experiment. A World Model for Structural Adjustment?' Wellington 1997 en Peter Clancy, 'The New Zealand Experiment: A Canadian Perspective'. Publicatie van de Waikato University, z.j.
23 Voor deze analyse van het 'Groupthink' is gebruik gemaakt van Irving L. Janis, 'Groupthink. Psychological Studies of Policy Decisions and Fiascoes. A revised and enlarged edition of Victims of Groupthink. A Psychological Study of Foreign-Policy Decisions and Fiascoes'. Boston 1982, P. 't Hart, 'Groupthink in Government: A study of small groups and policy failure'. Leiden 1990, P. 't Hart, P. de Jong, A.F.A. Korsten, 'Groepsdenken in het openbaar bestuur. Cruciale beslissingen in kleine groepen.' Alphen aan den Rijn 1991, Paul 't Hart, Eric K.Stern, Bengt Sundelius, 'Beyond Groupthink. Political Group Dynamics and Foreign Policy-making'. Ann Arbor 1997, Bert Kreemers, 'Zo ontstaan politieke fiasco's'. In: NRC Handelsblad 23 november 1991
24 Paul 't Hart, 'Groupthink in Government. A Study of Small Groups and Policy Failure.' Amsterdam 1990, blz. 278
25 Ibidem, blz. 279
26 Bent Flyvbjerg, 'Design by deception. The politics of megaproject approval.' Harvard Design Magazine, spring/summer 2005, blz. 52
27 Ibidem, blz. 57
28 Ibidem
29 Marc Otten, 'Verstrikt in Grote Projecten: Hoe de Stadhuizen in Amsterdam en Apeldoorn totstandkwamen.' Leiden 2000, blz. 14
30 Ibidem, blz. 22
31 Bert Kreemers, 'Beleid, uitvoering en evaluatie. De toets op doelmatigheid en doeltreffendheid van het defensiebeleid.' Militaire Spectator 9/2006
32 Paul 't Hart en Anchrit Wille (red.), 'Politiek-ambtelijke verhoudingen in beweging'. Tweede druk. Amsterdam 2003, blz. 29
33 Ibidem, blz. 41. 't Hart heeft dit schema ontleend aan J. Svara, ' The myth of dichotomy: complementarity of politics and public administration in the past and future of public administration.' In: Public Administration Review, 61/2001, blz. 176-183

Noten bij hoofdstuk 3

1 Minister Van den Bergh deelde in de ministerraad mee dat hij voornemens was naar Parijs en Washington te reizen "om te zien wat voor hulp voor de defensie verkregen kan worden." Nationaal Archief, notulen ministerraad 24 juli 1959

2 Nationaal Archief, notulen ministerraad 21 augustus 1959

3 Verslag van de Luchtmachtraad, 25 augustus 1959. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Luchtmachtraad 1949-1991, inventarisnummer 82

4 Brief van commodore b.d. ir. A. Hidma, 8 februari. Zie ook noot 21.

5 Memorandum inzake de evaluatie van een nieuw type jachtvliegtuig voor de Koninklijke luchtmacht, nummer DM 1-1263, 24 augustus 1959. Centraal Archievendepot van het ministerie van Defensie, Directie materieel Koninklijke luchtmacht/correspondentie productie F-104, inventarisnummer 24

6 Brief van commodore b.d. ir. A. Hidma, 8 februari 2006. Het rapport was op 4 september 1959 gereed, maar werd pas op 16 september 1959 aan de minister verzonden.

7 Zie hiervoor het Rapport van de Commissie van Drie, 'Onderzoek naar de juistheid van verklaringen over betalingen door een Amerikaanse vliegtuigfabriek'. Tweede Kamer, zittingsjaar 1975-1976, 13 787, nr 4, blz. 185. De Commissie van Drie noemde de luchttransporttaak niet. Samen met deze laatste taak zijn de in 1959 geformuleerde taken anno 2006 nog immer de hoofdtaken van de Koninklijke luchtmacht.

8 Op 1 januari 1959 was de operationele sterkte van de Koninklijke luchtmacht 335 toestellen. In totaal beschikte de luchtmacht over 165 Hunters en 222 vliegtuigen van Amerikaanse origine. Email van D. Starink 22 november 2005

9 Brief van commodore b.d. ir. A. Hidma 8 februari 2006

10 D. Starink, De nuclearisering van de krijgsmacht. In: B. Schoenmaker en J.A.M.M. Janssen (red.), In de schaduw van de muur. Maatschappij en krijgsmacht rond 1960. Den Haag 1997, blz. 83

11 "The decision taken by the Council provided for the earliest building up of balanced collective forces to meet the requirements of external security within the capabilities of member countries." (www.nato.int/docu/basictxt/b520225a.htm)

12 A. van Staden, 'Een trouwe bondgenoot. Nederland en het Atlantisch Bondgenootschap 1960-1971. Baarn 1974, blz. 120

13 Han Hansen, 'De zes atoomtaken van Nederland'. Amsterdam 1982, blz. 18

14 D. Starink, De nuclearisering van de krijgsmacht. In: B. Schoenmaker en J.A.M.M. Janssen, 'In de schaduw van de muur. Maatschappij en krijgsmacht rond 1960. Den Haag 1997, blz. 90

15 Nationaal Archief, notulen ministerraad 28 en 29 augustus 1959

16 Gesprek met L. (Leo) van der Put. Den Haag 8 september 2005

17 Het aantal van 293 was vermoedelijk bedoeld voor de onderhandelingstafel in de ministerraad. De chef van de luchtmachtstaf had al op 7 september 1959 de op 240 toestellen uitkomende berekeningen van de luchtmachtstaf teruggebracht naar 200 toestellen. Kolonel D. Berlijn, 'Aanbieding van het verslag van de vergadering van 7 september 1959 inzake evaluatie nieuw vliegtuigtype.' Den Haag, 14 september 1959. Centraal Archievendepot van het ministerie van Defensie, directie materieel Koninklijke luchtmacht/correspondentie productie F-104G, inventarisnummer 4. Dit vermoeden wordt ook gevoed door de in MC 70 voor Nederland genoemde (benodigde) aantallen tactische gevechtsvliegtuigen. Deze (veel lagere) aantallen zouden van meer dan 300 in 1958 teruglopen naar 291 in 1960, 239 in 1962 en 180 in 1963.

18 Nationaal Archief, notulen ministerraad 21 augustus 1959

19 Rolf de Winter en Erwin van Loo, 'Luchtmachtbevelhebbers geportretteerd 1954-2005'. Den Haag 2006

20 Kolonel D. Berlijn, 'Aanbieding van het verslag van de vergadering van 7 september 1959 inzake evaluatie nieuw vliegtuigtype'. Den Haag, 14 september 1959. Centraal Archievendepot van het ministerie van Defensie, directie materieel Koninklijke luchtmacht/correspondentie productie F-104G, inventarisnummer 4

21 Th.J.G. van den Hoogen, 'De Besluitvorming over de Defensiebegroting. Systeem en Verandering.' Leeuwarden 1987, blz. 56 e.v.

22 Nationaal Archief, notulen ministerraad 11 september 1959

[23] Nota van de chef van de luchtmachtstaf aan de minister van Defensie, nr Kab 3047/3Q, 16 september 1959. Centraal Archievendepot van het Ministerie van Defensie, directie materieel Koninklijke luchtmacht/correspondentie productie F-104, inventarisnummer 5

[24] Nationaal Archief, Gegevensbestand algemene secretarie van het ministerie van Oorlog, ministerie van Defensie, beleidsterrein militair materieel 1949-1980, toegang 5.020.5114, nr. 128, brief van staatssecretaris Calmeyer aan de Amerikaanse ambassadeur in Den Haag, 17 september 1959, nr. 248.190/A Geheim.

[25] Ibidem, brief van de chargé d'affairs Herbert P. Fales aan staatssecretaris Calmeyer, 22 september 1959

[26] Brief van de Nederlandse luchtmachtattaché in Bonn aan de chef van de luchtmachtstaf, nr LAB 1585K Geheim, 18 september 1959. Centraal Archievendepot van het ministerie van Defensie, directie materieel Koninklijke luchtmacht/correspondentie productie F-104, inventarisnummer 6

[27] Verslag van een op 21 september 1959 gehouden bespreking ten kantore van de directeur materieel luchtmacht betreffende een eventuele aanschaffing van het vliegtuig type F-104G, nummer 292/59, 22 september 1959. Centraal Archievendepot van het ministerie van Defensie, directie materieel Koninklijke luchtmacht/correspondentie productie F-104, inventarisnummer 7

[28] De luchtmacht sloeg meteen aan het rekenen. De actieradius bleef te beperkt. Het aanbrengen van extra brandstoftanks ging ten koste van de voor elektronica bestemde ruimte. Verslag van een bespreking aangaande de aanschaf van een nieuw gevechtsvliegtuig ten behoeve van de Koninklijke luchtmacht gehouden op woensdag 7 oktober 1959 te 15.00 uur in kamer A 14 van het Departement van Defensie, Plein 4 te 's Gravenhage. Centraal Archievendepot van het ministerie van Defensie, directie materieel Koninklijke luchtmacht/correspondentie F-104, inventarisnummer 21

[29] Ibidem

[30] Codebericht van het ministerie van Buitenlandse Zaken aan Washington (Zeer Geheim), nr X 1458, 2 oktober 1959. Centraal Archievendepot van het ministerie van Defensie, directie materieel Koninklijke luchtmacht/correspondentie productie F-104, inventarisnummer 20

[31] Ibidem, codebericht van Washington aan het ministerie van Buitenlandse Zaken (Zeer Geheim), nummer x 2149, 8 oktober 1959.

[32] Verslag van de Luchtmachtraad, 13 oktober 1959 (Zeer Geheim). Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Luchtmachtraad 1949-1991, inventarisnummer 85. Generaal Schaper deed in deze bijeenkomst verslag van zijn gesprek met Charles H. Shuff, Deputy Assistant Secretary for Military Programs van het ministerie van Defensie in Washington.

[33] De vrees van minister Visser bleek ongegrond. De NAVO toonde zich op 19 november 1959 "redelijk tevreden" over de Nederlandse defensie-inspanning. Calmeyer, blz. 619

[34] Calmeyer, blz. 616. Van den Bergh schilderde Klompé af "als een geboren anti-militariste". Mulder, blz. 79

[35] Nationaal Archief, notulen ministerraad 21 en 23 oktober 1959

[36] Nota voor de minister van Defensie van de chef van de luchtmachtstaf (zeer geheim), nummer Kab. 3047/4 F, 29 oktober 1959 en Nota voor Zijne Excellentie de Minister van Defensie van de directeur materieel luchtmacht, nummer DMLu Dir. 368/59 (zeer geheim), 31 oktober 1959. Centraal Archievendepot van het ministerie van Defensie, directie materieel Koninklijke luchtmacht/correspondentie productie F-104, inventarisnummers 26 en 27

[37] Codebericht van het ministerie van Buitenlandse Zaken aan Washington, nummer x 1601, 31 oktober 1959. Ibidem, inventarisnummer 25

[38] Nationaal Archief, collectie S.H. Visser, toegang 2.21.183.87, inventarisnummer 1, 'Hoe het groeide', blz. 42

[39] Nationaal Archief, notulen ministerraad 9 oktober en 6 november 1959

[40] Kort verslag van de bespreking van Zijne Excellentie Ir. Visser met diens Belgische Ambtgenoot Minister Gilson over het aan te schaffen nieuwe militaire vliegtuig, gehouden te Brussel op Woensdag, 4 november 1959. Centraal Archievendepot van het ministerie van Defensie, directie materieel Koninklijke luchtmacht/correspondentie productie F-104, inventarisnummer 30

[41] Notulen van de vergadering van de Defensiecommissie (Staatscommissie voor Defensie), gehouden op 22 oktober 1959. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, notulen 66/59

[42] Ibidem, 5 november 1959, notulen 72/59

[43] Ibidem, aldus het Tweede Kamerlid J.J. Fens (KVP)

[44] Verslag van de Staatscommissie voor Defensie, 26 november 1959. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Defensiecommissie, notulen 80/59

[45] Nationaal Archief, collectie S.H. Visser, toegang 2.21.183.87, inventarisnummer 1, 'Hoe het groeide', blz. 42. Visser voegde hier aan toe: "Later is er over deze zogenaamde garantie (nergens schriftelijk vastgelegd) veel te doen geweest."

[46] S. van der Pol, 'Enkele achtergronden van de keuze van de Starfighter'. In: Militaire Spectator, januari 1963

[47] Franz Josef Strauss, 'Die Erinnerungen'. München 1989, blz. 313

[48] Kurt Johannson, 'Von Starfighter zum Phantom'. Frankfurt am Main 1969, blz. 22

[49] Codebericht van ambassade Bonn aan het ministerie van Buitenlandse Zaken, nummer x 2316, 4 november 1959. Centraal Archievendepot van het ministerie van Defensie, directie materieel Koninklijke luchtmacht/correspondentie productie F-104, inventarisnummer 29

[50] Codebericht van het ministerie van Buitenlandse Zaken aan Bonn, nummer x 1651, 11 november 1959 en codebericht van ambassade Bonn aan het ministerie van Buitenlandse Zaken, nummer x 2362, 12 november 1959. Ibidem, inventarisnummers 32 en 33

[51] Codebericht van ambassade Washington aan het ministerie van Buitenlandse Zaken ("van visser"), nummer x 2399, 19 november 1959. Centraal Archievendepot van het ministerie van Defensie, directie materieel Koninklijke luchtmacht/correspondentie productie F-104, inventarisnummer 34

[52] Nationaal Archief, notulen van de ministerraad 27 november 1959. Zie ook het verslag van minister Visser in codebericht van ambassade Washington aan het ministerie van Buitenlandse Zaken, nummer x 2399, 19 november 1959. In dit codebericht doet Visser verslag van zijn gesprek met Deputy Secretary of Defense Gates op 17 november 1959. Centraal Archievendepot van het ministerie van Defensie, directie materieel Koninklijke luchtmacht/correspondentie productie F-104, inventarisnummer 34

[53] Brief van de minister van Defensie aan de voorzitter en leden van de ministerraad, 24 november 1959, nr. 591 (Geheim). Nationaal Archief, Ministerraad 1823-1977, toegang 2.02.05.02, inventarisnummer 566

[54] Memorandum inzake de niet-militaire aspecten van de keuze tussen de Mirage III D en de F-104 G. Nota van de directeur materieel luchtmacht aan de minister van Defensie, nummer DMLu Dir. 434/59 Zeer Geheim. Centraal Archievendepot van het ministerie van Defensie, directie materieel Koninklijke luchtmacht/correspondentie productie F-104, inventarisnummer 46

[55] Calmeyer, blz. 648. Op 26 november 1959 sprak Calmeyer met schout-bij-nacht Snackenberg over de mogelijkheden van Amerikaanse aanvullingen op een eventuele Nederlandse aanschaf van de Starfighter F-104G. Volgens zijn verhoor bij de Commissie van Drie heeft Calmeyer in zijn gesprek met Snackenberg te horen gekregen dat door Snackenberg "een voorstel in deze richting was ingediend" in Washington.

[56] 'Amerika houdt beloften'. In: de Volkskrant, 16 december 1959

[57] Hieraan lagen overigens niet zozeer militair-operationele overwegingen ten grondslag, maar veel meer de wens om de Duitse luchtvaartindustrie maximaal in te zetten bij de licentie-productie van de Starfighter. Zie Johannson, blz. 22

[58] Nota aan de ministerraad over aanschaffing van nieuwe vliegtuigen van 8 december 1959, nr. 134/59 (Zeer Geheim). Nationaal Archief, toegang 2.03.01, inventarisnummer 567

[59] Verslag van de Luchtmachtraad, 4 juni 1958. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Luchtmachtraad 1949-1991, inventarisnummer 76

[60] Jelle Zijlstra, 'Per slot van rekening. Memoires.' Amsterdam 1992, blz. 104

[61] Mark Dierikx, 'Uit de lucht gegrepen. Fokker als Nederlandse droom 1945-1996.' Amsterdam 2004, blz. 107 en 108. Zie ook J. van Huystee, 'Vervlogen Jaren van Fokker'. Amsterdam 1997. Verder ook Nationaal Archief, notulen ministerraad 24 juli 1959, toegang 2.02.05.01

[62] Volgens Visser koos Fokker voor deze redenering: "Bij onze industrie bestond (om welke reden?) voorkeur voor de Mirage, die deze samenwerking ook mogelijk zou maken." Nationaal Archief, collectie S.H. Visser, toegang 2.21.183.87, inventarisnummer 1, 'Hoe het groeide', blz. 43

[63] "Hoewel de keuze van een in Europa ontworpen toestel, in casu de Mirage III D van groot belang genoemd zou kunnen worden voor de versterking van de positie van de Europese zelfontwikkelende vliegtuigindustrie, zou de bouw van een Amerikaans type de Europese integratie toch eveneens kunnen bevorderen zolang het te bouwen aantal zo groot is, dat meerdere Europese industrieën van verschillende nationaliteiten gedwongen worden in het belang van de gewenste productiesnelheid nauw samen te werken. Een tweede voorwaarde is […], dat de Europese vliegtuigindustrie door de licentiebouw bepaald aan kwaliteit en 'know-how' wint." Memorandum inzake de niet-militaire aspecten van de keuze tussen de Mirage III D en de F-104 G, directeur materieel luchtmacht,

nummer DMLu Dir. 434/59 zeer geheim, 5 december 1959. Centraal Archievendepot van het ministerie van Defensie, directie materieel Koninklijke luchtmacht/correspondentie productie F-104, inventarisnummer 46

64 Nota aan de ministerraad over aanschaffing nieuwe vliegtuigen van 8 december 1959, nr. 134/59 (Zeer Geheim). Nationaal Archief, toegang 2.03.01, inventarisnummer 567

65 Rapport van de Commissie van Drie, blz. 190. De prijs per Mirage was 943.000 dollar (3,560 miljoen gulden), voor de Starfighter was dat 1,126 miljoen dollar (4,250 miljoen gulden). Voor het totale programma zouden de kosten voor de aanschaf van de Mirage bijna 54 miljoen dollar (200 miljoen gulden) lager uitvallen dan in het geval van de aanschaf van de Starfighter. Opmerkelijk is dat de kosten van de – eenvoudiger – versies van de Starfighter, de F-104A en F-104C, respectievelijk 1.704.228 dollar en 1.478.402 dollar bedroegen (op basis van productie bij Lockheed Corporation voor de Amerikaanse luchtmacht). Een overigens niet ter harte genomen voorteken dat de aanschafkosten voor de Starfighter te optimistisch waren ingeschat.

66 Ibidem, blz. 191

67 Handelingen van de Tweede Kamer, 29 maart 1960, blz. 934

68 Codebericht van het ministerie van Buitenlandse Zaken aan ambassade Washington, nummer x 1818, 10 december 1959. Centraal Archievendepot van het ministerie van Defensie, directie materieel Koninklijke luchtmacht/correspondentie productie F-104, inventarisnummer 49

69 Nationaal Archief, notulen ministerraad 11 december 1959. Het verwijt van Cals dat de Republic F-105 aan de aandacht was ontsnapt was onjuist. De luchtmachtofficieren hadden de Republic-fabriek in Farmingdale in de staat New York bezocht.

70 Brief commodore b.d. ir. A. Hidma 8 februari 2006

71 Nationaal Archief, collectie S.H. Visser, toegang 2.21.183.87, inventarisnummer 1, ‘Hoe het groeide’, blz. 44

72 Nationaal Archief, collectie S.H. Visser, toegang 2.21.183.87, inventarisnummer 2, ‘Eens’, blz. 203 en 204

73 Ibidem, blz. 202. De verhouding tussen Visser en prins Bernhard kende “steeds enige spanning”. Hoewel het gebruikelijk was dat de minister van Defensie op de verjaardag van prins Bernhard (29 juni) werd uitgenodigd, werd met die gewoonte bij Visser gebroken. In zijn gedenkschriften wijst Visser op “zeer onaangename karaktereigenschappen” van prins Bernhard. Zie ook H.A. van Wijnen, ‘De Prinsgemaal’. Amsterdam 1996.

74 De aanwezigheid van generaal-majoor H.P. Zielstra, majoor W. Bartelings en kapitein A. Hidma berustte enigszins op toeval. Minister Visser had toegezegd deskundigen op de meer technische vragen in de ministerraad antwoord te laten geven. Aanvankelijk zou de ministerraad niet op 18, maar pas op 24 december 1959 een tweede bespreking aan de nota van minister Visser wijden. Visser rekende aanvankelijk daarop. Na de vele kritische vragen op 11 september 1959 zag Visser het als een voordeel als de ministerraad op 24 december 1959 tot de aanschaf van de Starfighter zou besluiten. Vanwege de kerstdagen zouden dan vier dagen geen kranten verschijnen en de aandacht voor deze netelige kwestie zou vanzelf wegebben. De andere ministers wilden echter een wat langere kerstvakantie en vervroegden de bespreking onder toezegging dat het besluit pas op 24 december zou worden bekend gemaakt. De chef van de luchtmachtstaf, luitenant-generaal Heije Schaper, kon echter niet meer op tijd worden gewaarschuwd. Hij was aan het jagen op Texel. Generaal-majoor Hein Zielstra verving hem. Luitenant-kolonel ir. H.K. Stokla van de directie materieel van de luchtmacht was op reis in het buitenland. Voor hem kwamen majoor Bartelings en kapitein Hidma naar de ministerraad. Gesprek met commodore b.d. ir. A. Hidma, Maarn 21 januari 2005.

75 Nieuwe Rotterdamse Courant, 24 december 1959

76 Gesprek met commodore b.d. ir. A. Hidma, Maarn 21 januari 2005.

77 Nationaal Archief, notulen ministerraad 18 december 1959. Op 26 augustus 1960 werd tussen de betrokken regeringen en vliegtuigfabrieken overeengekomen dat de toestellen voor 4.407.851 D-Mark (4.099.301 gulden) zouden worden geproduceerd. Uiteindelijk kwam de prijs uit op 6,33 miljoen gulden. De Commissie van Drie weet deze kostenstijging onder meer aan het feit dat Nederland de keuze voor de Starfighter F-104G had bekendgemaakt vóór de afronding van de onderhandelingen tussen Lockheed en Fokker over de licentiebouw. Dat had volgens de Commissie van Drie geleid tot “een goudmijn voor de producenten.” (blz. 205)

78 Handelingen Tweede Kamer, 9 december 1959, blz. 420

79 Minister Gilson drong tevergeefs aan op uitstel van de bekendmaking van het Nederlandse besluit tot aanschaf van de Starfighter. Handgeschreven verslag van het gesprek. Centraal Archievendepot van

het ministerie van Defensie, directie materieel Koninklijke luchtmacht/correspondentie productie F-104, inventarisnummer 61

80 'Over straaljagers nog deze maand beslissing'. In: de Volkskrant, 22 december 1959

81 'Uitgaven voor defensie nog niet verhoogd'. In: de Volkskrant, 22 december 1959

82 Brief van de minister van Defensie aan de Tweede Kamer van 22 januari 1960. Tweede Kamer, zitting 1959-1960, nr. 14

83 Verslag van de Luchtmachtraad, 9 februari 1960. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Luchtmachtraad 1949-1991, inventarisnummer 87

84 Voorlopig verslag wijziging van hoofdstuk VIII der rijksbegroting voor het jaar 1960. Tweede Kamer, zitting 1959-1960, 5890, nr. 4, blz. 1. (22 maart 1960)

85 Memorie van antwoord wijziging van hoofdstuk VIII der rijksbegroting voor het jaar 1960. Tweede Kamer, zitting 1959-1960, 5890, nr. 5 (25 maart 1960)

86 Brief van de minister van Defensie aan de ambassadeur van de Verenigde Staten in Den Haag, nummer 169, 25 maart 1960. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, directie materieel Koninklijke luchtmacht/correspondentie productie F-104, inventarisnummer 136

87 Codebericht van de gemeenschappelijke Nederlandse vertegenwoordiging bij de NAVO en de OESO in Parijs aan de ministeries van Buitenlandse Zaken, van Defensie en van Economische Zaken, nummer x 1124, 1 april 1960. Centraal Archievendepot van het ministerie van Defensie, directie materieel Koninklijke luchtmacht/correspondentie productie F-104, inventarisnummer 200

88 Nationaal Archief, notulen ministerraad 8 april 1960. Het betrof hier een bijeenkomst op 1 april 1960 in Parijs met onder anderen Charles H. Shuff, Deputy Assistant Secretary for Military Assistance Programs van het Amerikaanse ministerie van Defensie.

89 Handelingen Tweede Kamer, 29 maart 1960, blz. 931

90 Ibidem, blz. 927

91 Brief van de minister van Defensie aan de Tweede Kamer van 24 mei 1960. Tweede Kamer, zitting 1959-1960, nrs. 1-2, blz. 9 en 10

92 Handelingen Tweede Kamer, 22 juni 1960, blz. 1117. Calmeyer, die zich op zijn ziekbed lag te verbijten over zijn eigen afwezigheid, werd klaarblijkelijk gesterkt door deze berichten over Vissers gestuntel. In zijn memoires putte hij uitgebreid uit de Handelingen van de Tweede Kamer en diste hij de meest saillante faux-pas van minister Visser op. Calmeyer, blz. 643

93 Handelingen Tweede Kamer, 22 juni 1960, blz. 1116

94 Verslag van de Luchtmachtraad van 10 augustus 1960. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Luchtmachtraad 1949-1991, inventarisnummer 92

95 'Cost-sharing' hield in dat de hoogte van het aanschafbedrag van elk afzonderlijk land bepalend was voor de hoogte van de Amerikaanse hulp. Dat principe, aldus minister Visser, werd doorbroken door Nederland bij wijze van spreken maar 25 toestellen te schenken bij een uiteindelijke aanschaf van honderd toestellen, België 25 bij een aanschaf van 75 en Italië 50 bij een aanschaf van 75. Staatscommissie voor Defensie van 8 december 1960. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Defensiecommissie, 93/60

96 Verslag van de Luchtmachtraad van 12 december 1960. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Luchtmachtraad 1949-1991, inventarisnummer 96

97 Ibidem. Verslag van de Luchtmachtraad van 9 en 23 december 1960. Aanvankelijk wilde minister Visser het Nederlandse aantal nog verder verminderen, tot 75 toestellen. Pas na een extra Amerikaanse toezegging voor hulp aan de Nederlandse marine en landmacht steeg het aantal Starfighters naar 95. Visser handelde niet alleen uit rancune: "De teleurstelling over het Amerikaanse aanbod beantwoordde ik met een verlaging van ons eigen aandeel van 100 tot 95, hetgeen mij ook om budgettaire redenen zeer van pas kwam," aldus Visser in 'Eens', blz. 205

98 Staatscommissie voor Defensie van 5 januari 1961. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Defensiecommissie, 7/61

99 'Kort verslag van mijn bezoek aan de Verenigde Staten van Amerika in de periode 14-29 april 1961.' Bijlage bij vergaderverslag van de 'Grote Staf' van 17 mei 1961. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Archief Grote Stafvergaderingen

100 Commissie van Drie, blz. 208

101 Memorie van Antwoord, 16 november 1964. Tweede Kamer, zitting 1964-1965, 7677, nr. 8, blz. 13

102 Handelingen Tweede Kamer, 14 maart 1961, blz. 783

Noten bij hoofdstuk 4

1 Aldus het Tweede Kamerlid W. Wierda (PvdA). Handelingen Tweede Kamer, 10 december 1963, blz. 852

2 Jan Willem Brouwer en Johan van Merriënboer, 'Van Buitengaats naar Binnenhof', Den Haag 2001, blz.59

3 Den Toom keerde na het aftreden van het kabinet-Marijnen op 14 april 1965 terug als actief-dienend officier van de luchtmacht. Hij vervulde vervolgens een internationale functie, die opnieuw voor een politiek ambt werd onderbroken. Op 5 april 1967 werd Den Toom minister van Defensie in het kabinet-De Jong.

4 Jan Willem Brouwer en Johan van Merriënboer, 'Van Buitengaats naar Binnenhof', Den Haag 2001, blz. 58

5 Steve Pace, 'Lockheed F-104 Starfighter'. Osceola 1992, blz. 7

6 Dirk Starink, 'Gevechtsvliegtuigen voor de Klu'. Den Haag 1990, blz. 24

7 Nota inzake het defensiebeleid. Tweede Kamer, zitting 1963-1964, 7677, nr. 1, 24 juni 1964. Inleiding.

8 Ibidem, blz. 10

9 De gebreken betroffen met name de motor, de J-65, die werd geplaagd door breuken van de lichtmetalen schoepen van de compressor. Nota naar aanleiding van het eindverslag, 17 februari 1967. Tweede Kamer, zitting 1966-1967, 8800 nr 98a, blz. 2

10 mr. F.J.F.M. Duynstee, 'De kabinetsformaties 1946-1965. Deventer 1966, blz. 347

11 A.J.W. Wijting, 'De keuze van een nieuwe tactische jager voor de Koninklijke luchtmacht'. In: Militaire Spectator mei 1967, blz. 212

12 Ibidem

13 De in de publiciteit zo negatief belichte ongevallenratio met de Starfighters van de Luftwaffe (en van de Duitse marine) behoeft een nuancering. In de eerste plaats beschikte de Luftwaffe over bijna vier keer zoveel Starfighters als welke andere luchtmacht dan ook. De Luftwaffe nam de Starfighters in gebruik voordat andere luchtmachten daartoe overgingen. In de tweede plaats ontbrak het de Luftwaffe aan ervaren piloten. Pas in 1955 werd Duitsland weer toegestaan over een krijgsmacht te beschikken. In de derde plaats kent Duitsland veel en lange perioden van slecht vliegweer. Tegen deze achtergrond zijn de aantallen ongevallen met de Starfighter overigens nog steeds hoog, maar niet torenhoog. Afgezet tegen het verliesratio per honderdduizend vlieguren, was de ongevallenratio in de periode tussen 1963 en 1970 met uitzondering van drie van deze zeven jaren lager dan het wereldwijde gemiddelde. Ter vergelijking: van de 915 Duitse Starfighters verongelukten er 270, bijna dertig procent van het totaal. De Canadese luchtmacht verloor de helft van haar 200 CF-104 toestellen door ongelukken. De Nederlandse luchtmacht raakte 43 van de 138 toestellen kwijt, van de Belgische luchtmacht verongelukten 37 van de in totaal 113 toestellen. Jerauld R. Gentry, 'Evolution of the F-16 Multinational Fighter.' Industrial College of the Armed Forces, Washington D.C. 1975, blz. 64

14 Verslag van de Luchtmachtraad, 19 oktober 1965. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Luchtmachtraad 1949-1991, inventarisnummer 177

15 A.J.W. Wijting, 'De Keuze van een nieuwe tactische jager voor de Koninklijke Luchtmacht'. In: Militaire Spectator, mei 1967, blz. 212

16 Verslagen van de bijzondere commissie voor het onderzoek naar het aanschaffingsbeleid op het gebied van defensiematerieel en de controle daarop (COAC). Tweede Kamer, zitting 1976-1977, 14 511 nr 2, blz. 14

17 De drie uitstaande punten waren het verkrijgen van een 'clearance' van de Amerikaanse regering voor de 'nuclear capability' van de F-5, een onderzoek om te bezien of het toestel voldeed aan de Nederlandse sterkte-eisen en de commerciële condities. COAC, blz. 38

18 Verslag van de Luchtmachtraad, 19 oktober 1965. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Luchtmachtraad 1949-1991, inventarisnummer 177

19 Ibidem, 2 november 1965, inventarisnummer 178

20 Nota van de chef van de luchtmachtstaf van 18 november 1965 (Geheim Spoed), nr. 80.453 I. Nationaal Archief, toegang 5.020.5114, inventarisnummer 224

21 Deze nota en de daarin voorkomende stellingname ontbreken in het onderzoek van de parlementaire commissie die de aanschaf van de NF-5 heeft onderzocht.

22 De trainerversie van de A-7 was overigens te groot en te zwaar voor de gecombineerde Belgisch-Nederlandse voortgezette vliegeropleiding. De trainerversie van de Mirage V lag boven het niveau van 'advanced training'. Dat gold in nog sterkere mate voor de TF-104G, de trainingsversie van de CL-984, die werd beschouwd als een relatief dure, nauwelijks verbeterde modificatie van de Starfighter F-104G.

23 Het ging bij deze modificaties onder andere om versterkte vleugelkleppen, een zwaardere motor, een navigatiesysteem waardoor de cockpit moest worden aangepast, voorzieningen voor het – later – aanbrengen van een radarwaarschuwingssysteem en versterking van de vleugel om extra brandstoftanks te kunnen meenemen.

24 A.J.W. Wijting, 'De Keuze van een nieuwe tactische jager voor de Koninklijke Luchtmacht'. In: Militaire Spectator, mei 1967, blz. 212

25 Commissie van Drie, blz. 216

26 Aangezien IGKLu [Inspecteur-Generaal van de Koninklijke Luchtmacht, een van de militaire functies van prins Bernhard] zeer geïnteresseerd is in de resultaten van de evaluatie van de F-5, zal spreker [generaal Wolff] zorgdragen dat de Chef Staf IGKLu terzake uitvoerig op de hoogte wordt gehouden." Verslag van de Luchtmachtraad, 14 december 1965. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Luchtmachtraad 1949-1991, inventarisnummer 181

27 A.J.W. Wijting, 'De Keuze van een nieuwe tactische jager voor de Koninklijke Luchtmacht'. In: Militaire Spectator, mei 1967, blz. 216

28 Verslag van de Luchtmachtraad, 8 maart 1966. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Luchtmachtraad 1949-1991, inventarisnummer 186

29 Verslag van de Luchtmachtraad, 15 februari 1966. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Luchtmachtraad 1949-1991, inventarisnummer 183. Minister De Jong had na het overlijden van staatssecretaris Borghouts op 5 februari 1966 het voorzitterschap van de Luchtmachtraad op zich genomen.

30 Verslag van de Luchtmachtraad, 8 maart 1966. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Luchtmachtraad 1949-1991, inventarisnummer 186

31 Ibidem, 3 mei 1966, inventarisnummer 191

32 Ibidem, 1 juni 1966, inventarisnummer 194

33 Nota voor de minister van de chef van de luchtmachtstaf, 17 juni 1966 (geheim), nr. 80.444/3J. Nationaal Archief, toegangsnummer 50205114, inventarisnummer 224

34 A.J.W. Wijting, 'De Keuze van een nieuwe tactische jager voor de Koninklijke Luchtmacht'. In: Militaire Spectator, mei 1967, blz. 212

35 Koninklijke luchtmacht, memorandum over de keuze van de opvolger van de F-84F, RF-104G en T-33, tweede concept (vermoedelijk juli 1966). Nationaal Archief, toegang 5.020.5114, inventarisnummer 224

36 COAC, blz.

37 Verslag van de Luchtmachtraad, 28 juni 1966. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Luchtmachtraad 1949-1991, inventarisnummer 195

38 Jan Willem Brouwer en Johan van Merriënboer, 'Van Buitengaats naar Binnenhof'. Den Haag 2001

39 Verslag van de Luchtmachtraad, 5 april 1966. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Luchtmachtraad 1949-1991, inventarisnummer 188

40 Ibidem, 12 juli 1966, 27 juli 1966 en 30 augustus 1966, inventarisnummers 197, 198 en 201

41 Ibidem, 30 augustus 1966, inventarisnummer 201

42 Ook toen bleef een besluit uit. In de zomer van 1967 koos de Belgische regering voor de sterk in prijs verlaagde Mirage V. Minister De Jong had op 18 oktober 1966 van de ministerraad het groene licht gekregen om met de Belgische regering te overleggen en zo mogelijk de keuze voor de F-5 bekend te maken. Voor de eerdere bijeenkomst op 28 juni 1966 had minister De Jong niet om politieke rugdekking gevraagd.

43 Nota voor de staatssecretaris van Defensie (luchtmacht) van 19 december 1966, nr. ADM/180/12/66. Nationaal Archief, Gegevensbestand algemene secretarie van het ministerie van Oorlog, ministerie van Defensie, beleidsterrein militair materieel 1949-1980, toegang 5.020.5114, inventarisnummer 224

44 Nationaal Archief, notulen ministerraad 16 december 1966

45 Handelingen Tweede Kamer, 21 december 1966, blz. 541

46 Ibidem, blz. 549

47 Nationaal Archief, notulen ministerraad 23 en 27 december 1966

[48] De 'Basic Military Requirement nr 3 (NBMR 3)' van de NAVO stelde de behoefte aan een laagvliegende jachtbommenwerper met luchtverdedigingscapaciteit en het vermogen om onder alle weersomstandigheden te vliegen. Het zou om een VTOL-toestel moeten gaan. VTOL staat voor 'Vertical Taking Off (and) Landing. Zie Alfred Mechtersheimer, 'Rüstung und Politik in der Bundesrepublik. MRCA Tornado.' Bad Honnef 1977, blz. 24

[49] Nationaal Archief, notulen ministerraad 6 januari 1967

[50] Tweede Kamer, zitting 1966-1967, 9028, nrs 1-3, 10 februari 1967

[51] COAC, blz. 42

[52] Nationaal Archief, notulen ministerraad 28 april 1967

[53] Ibidem

[54] Memorie van antwoord, 16 juni 1967. Tweede Kamer, zitting 1967, 9028, nr. 6, blz. 3

[55] Nationaal Archief, notulen ministerraad 2 juni 1967

[56] Op 18 juli 1967 ging ook de Eerste Kamer akkoord met 33 stemmen tegen elf. Tegen stemden de PSP-fractie en enkele PvdA-senatoren.

[57] Handelingen Tweede Kamer, 28 juni 1967, blz. 649

[58] Ibidem, blz. 650. De leveranties van F-5 toestellen aan Griekenland en Turkije waren onderdeel van een specifiek, voor elk van beide landen geldend Amerikaans hulpprogramma.

[59] Ibidem, blz. 655

[60] Ibidem, blz. 657

[61] COAC, blz. 34. De Luchtmachtraad besloot daartoe op 10 oktober 1967 "aangezien de chef luchtmachtstaf [A.B. Wolff] vreesde dat deze ondertekening tot vragen uit de Kamer aanleiding zou geven."

[62] A.J.W. Wijting, 'De Keuze van een nieuwe tactische jager voor de Koninklijke Luchtmacht'. In: Militaire Spectator, mei 1967

[63] Wijting noemde maar twee functionarissen die bij de voorbereiding van de keuze waren betrokken: de chef van de luchtmachtstaf en de directeur materieel luchtmacht. Ook maakte hij in dit verband melding van maar een instantie: de Luchtmachtraad.

[64] A.J.W. Wijting, 'De Keuze van een nieuwe tactische jager voor de Koninklijke Luchtmacht'. In: Militaire Spectator, mei 1967, blz. 212

Noten bij hoofdstuk 5

[1] Alfred Mechtersheimer, 'Rüstung und Politik in der Bundesrepublik. MRCA Tornado.' Bad Honnef 1977, blz. 24

[2] De Duitse successen bij de ontwikkeling van een VTOL-toestel lagen ten grondslag aan een Duits-Amerikaanse overeenkomst over de ontwikkeling van een AVS (Advanced V/STOL) toestel in februari 1965.

[3] Mechtersheimer, blz. 32

[4] Ibidem, blz. 42. De CDU/CSU en de SPD vormden op dat moment samen de regering, de zogeheten "Grosse Koalition".

[5] Nota Klu 644/67 van 27 september 1967. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, dossiers inzake opvolger F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker.

[6] Nota Klu 644A/67 van 7 november 1967. Ibidem.

[7] Nota Klu 644B/67 van 7 december 1967. Ibidem.

[8] Nota Klu 274/68 van 18 april 1968. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, dossiers inzake opvolger F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker. In deze nota wordt gesteld dat het onderzoek naar gezamenlijke stafeisen een Nederlands initiatief is. Ook Starink is stellig in zijn bewering dat het initiatief hiertoe lag bij de Nederlandse chef van de luchtmachtstaf. (Starink, blz. 39) Mechtersheimer komt met een andere voorstelling van zaken: "Die Initiative zur Formierung einder Ländergruppe für die gemeinsame Entwicklung eines Nachfolgers für den Starfighter F 104G ging von der Luftwaffe aus." (Mechtersheimer, blz. 42). Voor Mechtersheimer's visie pleit het feit dat eind 1967 in het F 104G-consortium nog geen begin van overeenstemming bestond over gezamenlijke eisen en aanpak. Daarnaast is het mogelijk dat twee in het verre verleden plaatsgevonden gebeurtenissen worden verwisseld. Het is zeker niet uitgesloten dat de Nederlandse chef van de luchtmachtstaf in 1967 het initiatief heeft genomen voor een

bijeenkomst van chefs van de luchtmachtstaven van de consortiumlanden. Hét initiatief om gezamenlijk de mogelijkheden voor een opvolger van de Starfighter te onderzoeken is vermoedelijk later genomen, Op 5 maart 1968 kwam voor het eerst een werkgroep bijeen “zur Formulierung gemeinsamer militärischer Zielvorstellungen für einen Starfighter-Nachfolger.”(Mechtersheimer, blz. 54)

9 Kort verslag van het bezoek aan Generaal Steinhoff op vrijdag 22 december 1967. Centraal Archievendepot van het ministerie van Defensie. Dossiers inzake opvolger F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker

10 Nota van de chef van de luchtmachtstaf aan de minister van Defensie (Klu 274/68), nummer 025.150/0376, 18 april 1968. Ibidem.

11 Volgens het in de nota van de chef luchtmachtstaf opgenomen verslag zou de leiding mede in handen hebben gelegen van de Nederlandse commodore H.K. Stokla.

12 Volgens Mechtersheimer had Canada de lat erg hoog gelegd. De vereiste prestaties van het nieuwe toestel moesten – zo luidden de eisen uit Ottawa – ruim twintig procent boven die van de jachtvliegtuigen van de Sovjet-Unie liggen, blz. 55.

13 Zie noot 22.

14 Mechtersheimer, blz. 56

15 Zie noot 10.

16 Nota van de (plv) directeur materieel luchtmacht aan de minister en de staatssecretaris van Defensie, nummer KDM/12.833/9870 van 22 april 1968. Centraal Archievendepot van het ministerie van Defensie, dossiers inzake opvolger F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker

17 Voor Duitsland berekent Mechtersheimer de bijdrage op 108,3 miljoen D-Mark, bijna 100 miljoen gulden. Blz. 58.

18 Nota inzake het NAVO- en het Defensiebeleid 1968, 20 juni 1968, blz. 44

19 Van Staden wijst erop dat de regering de Russische inval “een welkome aanleiding” vond “om bepaalde, lang gekoesterde wensen te verwezenlijken.”, blz. 195. Het ging daarbij onder meer om het op sterkte houden van luchtmachtsquadrons.

20 Nota van de (plv) directeur materieel van de luchtmacht aan de minister van Defensie en staatssecretaris KLu, 22 april 1968, kenmerk KDM/12.833/9870. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, dossiers inzake opvolger F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker

21 Defensienota 1968, blz. 77

22 Aantekening van de directeur materieel van de luchtmacht aan 'Excellentie' (vermoedelijk minister Den Toom) van 16 oktober 1968. Nationaal Archief, toegang 5.020.5114, inventarisnummer 151

23 Brief van de Britse minister van Defensie aan minister Den Toom, 16 oktober 1968. Nationaal Archief, toegang 5.020.5114, inventarisnummer 151.

24 Commentaar van de chef van de luchtmachtstaf op de brief van minister Healey, 27 oktober 1968. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, dossiers inzake opvolger F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker

25 Aide Memoire inzake MRCA, NCB/MRCA 5/68 van 11 november 1968. Nationaal Archief, toegang 5.020.5114, inventarisnummer 151

26 Brief van luitenant-generaal Wolff aan luitenant-generaal Steinhoff van 1 november 1968, nummer 037.651/013.345. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, dossiers inzake opvolger F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker

27 Memorandum inzake MRCA, 19 november 1968 (nummer KDM 15.309/9870), ibidem. De luchtmacht wees de staatssecretaris erop dat voor deelname aan het MRCA-project maar acht miljoen beschikbaar was in de begrotingen voor 1968 en 1969, terwijl voor de periode tot en met 1973 minstens tachtig miljoen gulden nodig was.

28 Nota voor de Minister van Defensie van de Staatssecretaris van Defensie (Koninklijke Luchtmacht), 9 december 1968 (Geheim). Nationaal Archief, toegang 5.020.5114, inventarisnummer 151

29 Mechtersheimer, blz. 62 en 63. Het Franse aanbod voor de ontwikkeling van een lesvliegtuig leidde uiteindelijk tot de Alpha Jet.

30 Brief van minister Den Toom aan de ministers van Financiën, van Verkeer en Waterstaat en van Economische Zaken van 16 januari 1969 (nummer 331.830/D). Aan de brief is een door staatssecretaris ondertekend (en opgesteld) memorandum toegevoegd. Centraal Archieven Depot van

het ministerie van Defensie, dossiers inzake opvolger F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker

31 Brief van de minister van Financiën aan de minister van Defensie, 7 februari 1969 (nummer 1776/DDA). Nationaal Archief, toegang 5.020.5114, nr. 151

32 Opmerkelijk is dat minister Den Toom in zijn brief van 16 januari 1969 aan zijn collega-ministers schrijft over "stafeisen", terwijl hier geen 'requirements', maar slechts 'objectives' (doelstellingen) bedoeld zijn. Zie noot 43.

33 Mechtersheimer, blz. 61 en 62. Mechtersheimer plaatst deze Duitse nieuwe wens tegen de achtergrond van een veel omvangrijkere poging van de Duitsers om de Britten tot enige matiging van hun steeds hoger opgevoerde eisen te brengen. Zie ook de nota van staatssecretaris Duynstee aan minister Den Toom van 21 februari 1969 (nummer 14/B/69). Nationaal Archief, toegang 5.020.5114, inventarisnummer 151.

34 Ibidem.

35 Notulen van de ministerraad van 18 april 1969, agendapunt 4j. Nationaal Archief, toegangsnummer 2.02.05.01

36 Dat overleg had een week eerder plaatsgevonden, en marge van de NAVO-bijeenkomst van ministers van Defensie in Washington. Het betrof vermoedelijk een informele bijeenkomst. Een communiqué of persbericht over deze bijeenkomst is niet terug te vinden op de website van de NAVO (www.navo.int)

37 Notulen van de ministerraad van 18 april 1969, agendapunt 4j. Nationaal Archief, toegangsnummer 2.02.05.01

38 Memorandum van H.J. de Koster aan M (minister van Buitenlandse Zaken) van 21 april 1969, nummer 53. Nationaal Archief, toegang 5.020.5114, nr. 152. Het ministerie van Buitenlandse Zaken was toentertijd gevestigd aan het Plein 23, het ministerie van Defensie bevindt zich aan het Plein 4.

39 Mechtersheimer, blz. 68-70

40 "Nederland overweegt uit straaljagerclub te gaan". In: Trouw, 22 april 1969

41 Notulen van de ministerraad van 25 april 1969, agendapunt 4e. Nationaal Archief, toegangsnummer 2.02.05.01

42 Brief van de minister van Defensie aan de minister-president van 24 april 1969, nummer 331.830/H Geheim. Nationaal Archief

43 Volgens commodore b.d. ir. A. Hidma, toentertijd werkzaam in München bij het MRCA-project, was "een eenvoudigere (en éénpersoons) versie van de MRCA technisch een dwaze gedachte: het had niets bespaard en we wisten in München niet hoe we dit aan de andere landen konden overbrengen." De Nederlandse positie in het MRCA-project was binnen het projectteam al wankel. In het voorjaar van 1969 ving Hidma een gesprek op tussen de Duitse en Britse teamchefs. De een zei tot de ander: "If only we can get rid of those damned Dutch, we can get on with the job." Brief van commodore b.d. ir. A. Hidma, 13 februari 2006

44 Notulen van de ministerrad van 2 mei 1969, agendapunt 4i. Nationaal Archief, toegang 2.02.05.01. Zie ook het ANP-Telexnieuwsbericht "Nederland nog in MRCA-consortium", 29 april 1969. De berichtgeving over de Nederlandse positie in het MRCA-project liep overigens fors uiteen. Volgens 'de Volkskrant' ("Luchtmacht wil ander toestel") zou het consortium waarschijnlijk schipbreuk lijden. Het 'Nederlands Dagblad' meende dat Nederland zou blijven deelnemen aan het project (30 april 1969).

45 "I am delighted to hear this". Brief van minister van Defensie Dennis Healey aan minister van Defensie Wim den Toom van 1 mei 1969. Nationaal Archief, toegangsnummer 5.020.5114, inventarisnummer 152

46 Minutes of meeting MRCA Working Group of operational experts, held in The Hague 7 May 1969 (nummer Kab 5392/8 L dd 14 mei 1969). Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, dossiers inzake opvolger F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker

47 De naam van deze straat is later gewijzigd in Prins Clauslaan.

48 'Samenvattend verslag van de bijeenkomst gehouden in de kamer van de Chef Luchtmachtstaf op 9 juni 1969', 9 juni 1969. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, dossiers inzake de opvolger F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker

49 Notulen van de ministerraad van 13 juni 1969. Nationaal Archief

50 Notulen van de ministerraad van 20 juni 1969, agendapunt 5k. Nationaal Archief

51 Brief van F.J.L. Diepen aan de minister van Defensie, 26 juni 1969. Nationaal Archief, toegang 5.020.5114, nr. 152

52 Notulen van de ministerraad van 27 juni 1969, Nationaal Archief
53 Memorandum voor de leden van de Vaste Commissie voor Defensie [van de Tweede Kamer] inzake het MRCA-project (Vertrouwelijk), 3 juli 1969. Nationaal Archief, toegang 5.020.5114, inventarisnummer 152.
54 Telegram to minister Schröder, minister Guy, minister Healy, 18 juli 1969. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, dossiers inzake opvolger F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker
55 Brief van minister Healey aan minister Den Toom, 21 juli 1969. Nationaal Archief, toegang 5.020.5114, inventarisnummer 153.
56 "Verslag van de persconferentie gehouden op 28 juli 1969 betreffende het M.R.C.A.-jachtvliegtuig, gehouden in het gebouw van de luchtmachtstaf, 1e v.d. Boschstraat 8". Knipselarchief Sectie Luchtmachthistorie

Noten bij hoofdstuk 6

1 Brief van de voorzitter, H.J. van der Maas, aan de staatssecretaris van Defensie (Luchtmacht) van 25 juli 1969, nummer A/6283/L/S. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie. Dossiers inzake opvolger F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker
2 De CL 1195 was een doorontwikkeling van de Starfighter F-104G met een grotere vleugel, met meer ophangpunten en met een krachtiger motor.
3 Nota voor de staatssecretaris van Defensie (Luchtmacht) van de chef van de luchtmachtstaf, 8 september 1969, nummer 052.585/040.877. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, dossiers inzake opvolger F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker
4 Memorie van Toelichting bij de begroting van het ministerie van Defensie voor 1970. Tweede Kamer, zitting 1969-1970, 10 300 X, nrs 2-3, blz. 12
5 Nota van de staatssecretaris van Defensie (A.E.M. Duynstee) aan de luchtmachtraad, 19 september 1969, nr. KLu 424/69. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, dossiers inzake opvolger F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker
6 'De filosofie van de Koninklijke luchtmacht over taak en samenstelling van de Nederlandse Taktische Luchtstrijdkrachten, in het bijzonder voor wat betreft de opvolger van de F-104G.' Nota voor de voorzitter en leden van de luchtmachtraad, nr. 058243/040877 van 30 december 1969. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, dossiers inzake opvolger F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker
7 Rapport van de Klu, NLR en NIV werkgroep Opvolger F-104G van 4 november 1969. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, dossiers inzake opvolger F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker
8 Royal Netherlands Air Force Fighter Questionnaire. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, dossiers inzake opvolger F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker
9 Op 14 januari 1970 zond de directeur materieel luchtmacht, luitenant-generaal G.W. de Zwaan het 'Fighter Data Format' aan de zes hier genoemde vliegtuigfabrieken. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, dossiers inzake opvolger van F-104G Starfighter, collectie van kapitein E. den Hollander-Bleeker
10 Gesprek met commodore b.d. ir. A. Hidma, Maarn 21 januari 2005
11 Ir. A. Hidma, 'Enkele aspecten van de keuze van de opvolger F-104G'. In: Mars in Cathedra, nr. 29 1975, blz. 1261
12 Gesprek met commodore b.d. ir. A. Hidma, Maarn 21 januari 2005
13 Ir. A. Hidma, 'Het beleid van de Koninklijke Luchtmacht ten aanzien van de vervanging van de F-104G'. Z.j., ongepubliceerd
14 Ir. A. Hidma, 'Enkele aspecten van de keuze van de opvolger F-104G'. In: Mars in Cathedra, nr. 29 1975 blz. 1253-1255
15 In publicaties wees de luchtmacht erop dat de Starfighter weliswaar "door zijn vrij hoge gewicht en kleine vleugeloppervlak […] minder geschikt" was voor deze missies met conventionele wapens, maar "het speciaal geëvalueerde wapenpakket en een veranderde aanvalstechniek en tactiek hebben

dit nadeel grotendeels opgeheven." Kapitein G. Kooistra, 'De F104 G in de conventionele rol'. In: Militaire Spectator, september 1969, blz. 404

16 Netherlands Permanent Military Representative to the NATO Military Committee, 'Kort verslag betreffende onderhoud Mindef met Secretary of Defence Laird op 3-12-1969.' Nationaal Archief, toegang 5.020.5114, inventarisnummer 134

17 Ir. A. Hidma, 'Het beleid van de Koninklijke Luchtmacht ten aanzien van de vervanging van de F-104G'. Z.j., ongepubliceerd

18 Willem Helfferich, 'De keuze van de F-16'. In: Onze luchtmacht, april/mei 1999, blz. 10 en 11. Gesprek met commodore b.d. ir. A. Hidma, Maarn 21 januari 2005

19 Nota van staatssecretaris Duynstee aan de luchtmachtraad van 12 januari 1970, nr. KLu 19/70. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, dossiers inzake opvolger F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker

20 Noorwegen was vertegenwoordigd door luitenant-kolonel S. Hauge, Canada door luitenant-kolonel J.R.F. Jelley. Voor Nederland nam een drie man sterke delegatie van de luchtmacht aan de besprekingen deel: kolonel W.A.M. Melis, luitenant-kolonel F. Minnaard en majoor Cas Baas. Bij het begin van de besprekingen heette commodore S. van der Pol de deelnemers welkom.

21 Nota van de sous chef van de luchtmachtstaf voor de voorzitter en leden van de luchtmachtraad, 12 maart 1970. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, dossiers inzake opvolger F-104G Starfighter van kapitein E. den Hollander-Bleeker

22 Brief van minister Leo Cadieux aan minister Den Toom van 2 juni 1970. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, dossiers inzake opvolging F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker

23 Nota van de plv. secretaris-generaal van het ministerie van Defensie (luchtmacht) aan de minister van Defensie, nr. 679/6 van 8 juni 1970. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, dossiers inzake opvolging F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker

24 Brief van de minister van Financiën (ondertekend door thesaurier-generaal W. Drees jr) aan de minister van Verkeer en Waterstaat van 21 juli 1970, kenmerk A70/4949. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, dossiers inzake opvolging F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker

25 Nota bestemd voor de directeur materieel luchtmacht van 28 juli 1970, nr 913/6. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, dossiers inzake opvolging F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker

26 Nota van de directeur materieel luchtmacht aan de staatssecretaris van Defensie (luchtmacht) van 27 augustus 1970, nr. 183455/166.390. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, dossiers inzake opvolging F-104G Starfighter afkomstig van E. den Hollander-Bleeker

27 Uittreksel van het verslag van de bespreking met minister Helmut Schmidt te Münster op 9 september 1970. Bijlage bij de brief van minister Den Toom aan de staatssecretaris van Defensie (luchtmacht) van 23 september 1970 (Geheim), nr. 352.130/C. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, dossiers inzake opvolging F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker

28 'The Norwegian-Netherlands working group [...] met on Thursday 5 Nov 1970 at the Air [Force] Staff, The Hague'. Verslag gedateerd 9 november 1970, nr. 073.362/061.239. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, dossiers inzake opvolger F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker

29 Zie Jan Willem Honig, 'Defense Policy in the North Atlantic Alliance. The case of The Netherlands.' Westport, 1993, blz. 95-96.

30 'Enkele aantekeningen inzake de opvolger F-104G' (confidentieel) van 17 september 1970, nr. NCB/37/70. De aantekeningen waren opgesteld door kolonel W.A.M. Melis. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, dossiers inzake opvolging F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker

31 Memorie van Toelichting bij de begroting van het ministerie van Defensie voor 1971, Tweede Kamer, zitting 1970-1971, 10 900 X, nr. 2, blz. 12

32 Brief van de staatssecretaris van Defensie (luchtmacht) aan de minister van Economische Zaken, nr. KLu 453/70 van 17 september 1970. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, dossiers inzake opvolger F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker. In deze brief pleitte staatssecretaris Duynstee voor een "wederzijds vrijblijvend onderhoud" tussen Dassault en het ministerie van Economische Zaken om de economische aspecten van de eventuele

aanschaf van de Mirage F1 te bespreken. Die zagen er op papier summier uit, maar de ervaringen met de compensatie van de eerdere Belgische aanschaf van Mirage-toestellen was in de ogen van staatssecretaris Duynstee hoopgevend.

33 Uittreksel uit het verslag van de vergadering van de Defensiecommissie van 14 januari 1971. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, kabinet minister, vervanging F-104G, nr. 1005, doos 2, 1974-1976

34 Handelingen, Tweede Kamer, 22 december 1970, blz. 2068, rechter kolom

35 A.P. de Jong, 'LTV-1000 en Stripped Phantom afgevallen.' In: Aviastro, april 1971, blz. 25

36 Tweede Kamer, zitting 1971-1972, 11 500, nrs 2-3, blz. 9-10

37 De Koster was van 1946 tot 1967 directeur van de Leidense meelfabriek. In 1967 was hij enkele maanden lid van de Tweede Kamer en werd bij de vorming van het kabinet-De Jong staatssecretaris van Buitenlandse Zaken.

38 Dr. L. de Jong, 'De crisis van onze defensie'. Toespraak voor het lustrumcongres van de Nederlandse Vereniging van Ex-Politieke Gevangenen uit de bezettingstijd, 12 juni 1970. In: Militaire Spectator, september 1970, blz. 405

39 Jan Willem Honig, 'Defense Policy in the North Atlantic Alliance' Westport Connecticut/London 1993, blz. 91

40 Handelingen Eerste Kamer, 1969-1970, 16 juni 1970, blz. 867 rechterkolom

41 Ibidem, 17 juni 1970, blz. 908 rechterkolom

42 Nationaal Archief, Kabinet van de minister-president, toegang 2.03.01, inventarisnummer 11025

43 De Nederlandse defensie-inspanning in de jaren 1972-1975. Nota ten behoeve van de kabinetsformatie, april 1971. Brief van de minister-president aan de Tweede Kamer, Zitting 1971, 11 402, nr. 1, bijlage 4.

44 In het archief van H.J. de Koster bevindt zich een handgeschreven briefje van de toenmalige minister-president met de tekst "Wat een zegen dat defensie voor 1972 tijdens de informatie is geregeld!" Nationaal Archief, toegang 2.21.291, inventarisnummer 85

45 Regeerakkoord van 18 juni 1971, Kamerstuk zitting 1971, 11 357, bijlage 9, punt 20a, blz. 27

46 Memorie van Toelichting bij de begroting van het ministerie van Defensie voor 1972. Zitting 1971-1972, 11 500 nrs. 2-3, blz. 2 linkerkolom. De precieze taakomschrijving luidde: "de taak van de Nederlandse defensie in de NAVO en de voor de vervulling daarvan vereiste middelen en methoden kritisch te onderzoeken."

47 Brief van H.J. de Koster aan A. van Es, juli 1971. Nationaal Archief, toegang 2.21.291, inventarisnummer 77

48 Memorie van Toelichting bij de begroting van Defensie voor 1972, zitting 1971-1972, 11 500, nrs. 2-3, blz. 2 linkerkolom

49 Jan Willem Honig, 'Defence policy in the North Atlantic Alliance'. Westport 1993, blz. 117

50 Rapport van de Commissie van Civiele en Militaire Deskundigen, 'De toekomst van de Nederlandse defensie', 27 maart 1972, bijlage 2, blz. 63

51 Brief van de minister van Defensie aan de minister-president van 25 maart 1972. Nationaal Archief, toegang 2.21.291, inventarisnummer 77

52 Schout bij nacht A.P.E.J.J. Besnard was plaatsvervangend chef van de marinestaf, kolonel C.J. Dijkstra was hoofd plannen van de landmacht, brigade-generaal J.W.F. Hofman was hoofd van de afdeling financiële en internationale aangelegenheden van het ministerie van Defensie, generaal-majoor R.A. Sleeuw was hoofd van de Nederlandse permanente militaire vertegenwoordiging bij de NAVO, drs. J. van der Valk was chef van de directie NAVO- en WEU-zaken van het ministerie van Buitenlandse Zaken, commodore A.J.W. Wijting was sous chef van de landmachtstaf

53 Memorie van Toelichting bij de begroting van Defensie voor 1972. Kamerstuk, zitting 1971-1972, 11 500, nrs. 2-3, linkerkolom

54 'Toespraak van de Minister-President ter installatie van de Commissie van Civiele en Militaire Deskundigen. In: Rapport van de Commissie van Civiele en Militaire Deskundigen, bijlage 3, blz. 64

55 Brief van de minister van Defensie aan de minister-president, 25 maart 1972. Nationaal Archief, toegang 2.21.291, inventarisnummer 77

56 Rapport van de Commissie van Civiele en Militaire Deskundigen, bijlage 3, blz. 64

57 Brief van H.J. de Koster aan Jan Willem Honig, 30 december 1987. Nationaal Archief, toegang 2.21.291, inventarisnummer 77

58 Frank Zuijdam, 'Tussen wens en werkelijkheid. Het debat over vrede en veiligheid binnen de PvdA in de periode 1958-1977'. Amsterdam 2002, blz. 367

[59] Ed van Thijn, 'De PvdA geprovoceerd (1960-1970)'. In: Jan Bank en Sjef Temming, 'Van brede visie tot smalle marge'. Alphen aan den Rijn 1981, blz. 195
[60] A. van Staden, 'Een trouwe bondgenoot: Nederland en het Atlantisch Bondgenootschap 1960-1971. Baarn 1973, blz. 163-202
[61] Ibidem, blz. 167
[62] Ibidem, blz. 176
[63] Militaire commissie van de Partij van de Arbeid, 'Doelmatig Defensiebeleid'. Den Haag, oktober 1968, blz. 5
[64] Gesprek met mr. A. Stemerdink, Den Bosch, 8 oktober 2004
[65] Militaire commissie van de Partij van de Arbeid, 'Doelmatig Defensiebeleid'. Den Haag, oktober 1968, blz. 40
[66] Militaire commissie van de Partij van de Arbeid, Doelmatig Defensiebeleid'. Den Haag, oktober 1968, blz. 42
[67] Aanbeveling inzake reorganisatie van het huidige systeem van gescheiden evenwichtige nationale strijdkrachten (Recommendation 10 on the Reorganisation of the Present System of Separate Balanced Armed Services), aangenomen tijdens de 17de jaarlijkse zitting van de Noord-Atlantische Assemblee van 24-27 september 1971 te Ottawa. De tekst van de aanbeveling (alsmede een Nederlandse vertaling daarvan) is opgenomen in het rapport van de 'commissie van civiele en militaire deskundigen', 'De toekomst van de Nederlandse Defensie', maart 1972, blz. 69 en 70
[68] Handelingen van de Tweede Kamer, 1 februari 1972, blz. 2164, rechter kolom.
[69] Doelmatig Defensiebeleid (II). Nadere voorstellen voor een slagvaardiger en minder kostbare bijdrage aan de NAVO-defensie. Nota van de Tweede Kamerfractie van de Partij van de Arbeid, 14 december 1971, blz. 3
[70] Ibidem, blz. 12
[71] Tweede Kamer, Memorie van toelichting bij de begroting voor Defensie 1972, Zitting 1971-1972, 11 500 X, nr. 2, blz. 10
[72] Handelingen van de Tweede Kamer, 2 februari 1972, blz. 2222, linker kolom
[73] Ibidem, blz. 2232, rechter kolom
[74] Brief van de minister-president aan de minister van Defensie, Den Haag 22 maart 1972. Nationaal Archief, toegang 2.21.291, inventarisnummer 77
[75] Ibidem
[76] Ibidem
[77] Brief van H.J. de Koster aan J.W. Honig, 30 december 1987. Nationaal Archief, toegangsnummer 2.21.291, inventarisnummer 77
[78] Verslag van [De Koster van de] bespreking met de minister-president op 24 maart 1972 om 14.30 uur.Nationaal Archief, toegang 2.21.291, inventarisnummer 77
[79] Commissie van civiele en militaire deskundigen, 'De Toekomst van de Nederlandse Defensie'. Den Haag maart 1972, blz. VII
[80] Ibidem, blz. 37
[81] Ibidem, blz. 19
[82] M. Herben, 'Dag, luchtmacht'. In: Algemeen Dagblad, 19 maart 1972
[83] Nota van de chef van de luchtmachtstaf, luitenant-generaal G. van der Wolf, aan de minister, nr. 095.721/093.361 van 23 maart 1972. Nationaal Archief, toegang 5.0205.114, inventarisnummer 214
[84] Gesprek met commodore b.d. ir. A. Hidma, Maarn 21 januari 2005
[85] "Mr. A. Stemerdink: Ik weet dat het plan er ligt. Luchtmacht zou de Franse Mirage-straaljager kiezen." In: Brabants Dagblad, 18 februari 1972
[86] Notulen van de Staatscommissie voor Defensie, 18 september 1972. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Staatscommissie 6/72.
[87] Nota van de directeur materieel luchtmacht, generaal-majoor ir. H.K. Stokla aan de minister van Defensie (Geheim), nr. KDM 31.435/19.150 van 2 juni 1972
[88] 'Northrop biedt Fokker deel Cobra-project'. In: de Volkskrant, 6 april 1972. De inhoud van het artikel is ontleend aan bronnen dichtbij minister De Koster, dan wel minister De Koster zelf.
[89] 'Fokker overweegt nieuwe ontslagen'. In: de Volkskrant, 20 april 1972
[90] Verslag van een mondeling overleg op 14 juni 1972. Tweede Kamer, zitting 1971-1972, 11 500 nr. 21
[91] Ibidem. In de memorie van toelichting bij de begroting 1973 was De Koster nog stelliger in zijn opvatting: "Het resultaat van deze besprekingen [tussen De Koster en collega-ministers in de

Nederland omringende landen] is derhalve dat de suggesties van de minderheid niet voor verwezenlijking vatbaar zijn." Tweede Kamer, zitting 1972, 12 000, nr. 2, blz. 11

92 Verslag van een mondeling overleg op 14 juni 1972. Tweede Kamer, zitting 1971-1972, 11 500 nr. 21

93 Ibidem, blz. 3

94 Brief van mr. H. van Riel aan de minister van Defensie, 27 september 1972. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, 1971

95 Verslag van een mondeling overleg op 12 september 1972. Tweede Kamer, zitting 1971-1972, 11 500 nr 22: "De Minister gaf de stellige verzekering, dat sinds het tijdstip waarop vaststond, dat de Kamer zou worden ontbonden, op geen enkel gebied en in geen enkel opzicht beslissingen waren genomen cq zullen worden genomen, die naar zijn het beleid van zijn ambtsopvolger zouden kunnen doorkruisen."

96 Aanhangsel tot het Verslag van de Handelingen der Tweede Kamer, nr. 70, 28 september 1972.

97 'Luchtmacht jaagt Russen op de vlucht', in: De Telegraaf, 26 september 1972

98 'Defensie in de jaren 70'. Rapport van een commissie van het Centrum voor Staatkundige Vorming. Den Haag augustus 1972, blz. 4

99 Ibidem, blz. 35

100 Ibidem, blz. 38

101 De conclusies waren overigens voorzichtiger geformuleerd. Weliswaar moest de NAVO worden meegedeeld, dat Nederland taken van de Starfighters "zou willen afstoten", maar tegelijkertijd moest Nederland "in NAVO-overleg ook pleiten voor uitwisseling van een der taken van de luchtmacht met een of meer bondgenoten." Bij dat overleg zou Nederland bovendien kunnen aanbieden "bijvoorbeeld een groter aantal jachtvliegtuigen voor de luchtverdediging aan te schaffen dan daarvoor thans beschikbaar is." Ibidem, blz. 79 en 80

102 Verslag van de Staatscommissie voor Defensie, 18 september 1972. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Defensiecommissie 6/72.

103 H.J. de Koster, 'Defensie. Waarheen in de komende tien jaar? Denkbeelden van minister H.J. de Koster.' Den Haag november 1972, blz. 5

104 Het volgende financieringsschema hanteerde De Koster:
1973: 3,758%
1974: 3,837%
1975: 3,918%
1976: 4,000%
1977-1982: 4,000%

105 Nota van de minister van Financiën, 'Ramingen bij ongewijzigd beleid voor 1973, 1974 en 1975', 25 februari 1972, nr. 80 met bijlagen. Nationaal Archief, notulen van de ministerraad van 10 maart en 7 april 1972. Zie ook 'De Koster stelt eisen lager dan commissie.' In: de Volkskrant, 13 april 1972

106 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Directie Materieel Luchtmacht inventarisnummer 216.701

107 Ibidem. M. Kuska en L. Begin spraken onder andere met kolonel H.G. Traast, en luitenant-kolonel ir A.Hidma

108 Aanhangsel tot het Verslag van de Handelingen der Tweede Kamer, 723. Antwoorden op vragen van het Tweede Kamerlid K.A. Keuning (DS'70), 13 februari 1973

109 'Haast met straaljagers. Binnenkort wordt keus gemaakt'. In: Algemeen Dagblad, 13 februari 1973

110 'Cobra P-530 heeft beste papieren'. In: Elseviers Weekblad, 21 april 1973

111 Brief van de minister van Defensie aan de minister-president van 27 maart 1973 met betrekking tot de 'Military Appreciation'. Nationaal Archief, toegang Kabinet van de minister-president, 11031

112 Notulen van de vergadering van de Defensiecommissie, 12 april 1973. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Defensiecommissie.

113 'Generale staf wil hervormers weren'. In: de Volkskrant, 7 maart 1973

114 'Legertop dreigt met ontslag'. In: de Volkskrant, 12 april 1973. In een brief aan de Tweede Kamer maakte minister De Koster melding van "verschillen van opvatting […] die thans het onderlinge vertrouwen en de goede gang van zaken binnen de Koninklijke Landmacht verstoren.". Tweede Kamer, zitting 1972-1973, 12 347, nr. 1, 11 april 1973

115 Brief van H.J. de Koster aan J.W. Honig. Nationaal Archief, toegang 2.21.291, inventarisnummer 77

116 Nationaal Archief, notulen van de ministerraad, 30 maart, 13 april en 27 juni 1973

117 'Generaalsruzie zaak voor nieuw kabinet.' In: 'de Volkskant', 27 april 1973

[118] Brief van de luchtmachtattaché in Washington, kolonel A.J. Marinus, aan de chef van de luchtmachtstaf, 14 juni 1973. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, directie materieel luchtmacht doos 99, 1972-1975, bundel 216.701

[119] Nota van de staatssecretaris van Defensie (A.E.M. Duynstee) aan de luchtmachtraad, 19 september 1969, nr. KLu 424/69. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, dossiers inzake opvolger F-104G Starfighter afkomstig van kapitein E. den Hollander-Bleeker

Noten bij hoofdstuk 7

[1] "Progressieven piekeren nog over Defensie-post". In: de Volkskrant, 24 november 1972

[2] Interview met J.M. Bik, Voorburg 3 februari 2006

[3] Interview met ir. H. Vredeling, Huis ter Heide 21 september 2005

[4] Dat Stemerdink in 1977, aan de vooravond van de verkiezingen voor de Tweede Kamer, nog minister van Defensie werd na het vertrek van Vredeling naar de Europese Commissie in Brussel, doet daar niets aan af. In de mislukte kabinetsformatie van 1977 ruilde fractievoorzitter Ed van Thijn Defensie in voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. Zo verdween Stemerdink van het lijstje ministerskandidaten in het nooit tot stand gekomen tweede kabinet-Den Uyl. Ed van Thijn, 'Dagboek van een onderhandelaar. 25 mei – 11 november 1977.' Amsterdam 1978, blz. 242

[5] Interview met J.M. Bik, Voorburg 3 februari 2006

[6] Interview met J.M. Bik, Voorburg 3 februari 2006

[7] 'NATO wil defensies gaan 'stroomlijnen'. Mogelijk mes in Nederlandse luchtmacht'. In: De Telegraaf, 27 april 1973

[8] Han. J.A. Hansen, 'Ultimatums nodig tegenover NATO'. In: de Volkskrant, 28 april 1973

[9] Theo de Jong, 'Staatssecretaris Stemerdink: Kap defensielasten af'. In: Algemeen Dagblad, 4 juni 1973

[10] J. van Elsen, 'NAVO-samenwerking kan miljarden besparen'. In: Eindhovens Dagblad, 15 juni 1973

[11] Aldus geciteerd in 'Defensie'. In: NRC Handelsblad, 3 mei 1973

[12] 'Europese aanpak op Defensie'. In: Het Parool, 11 mei 1973 (interview met Henk Vredeling en Bram Stemerdink)

[13] Interview met ir. H. Vredeling, Huis ter Heide 21 september 2005

[14] 'Europese aanpak op Defensie'. In: Het Parool, 11 mei 1973

[15] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHA02009 van 2 mei 1973

[16] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHA02098 van 7 mei 1973

[17] Han J.A. Hansen en Bert Steinmetz, 'Geen eenzijdig besluit kernwapens'. In: de Volkskrant 12 mei 1973 (interview met Henk Vredeling). Oorspronkelijk was het de bedoeling op de defensiebegroting 300 miljoen gulden te schrappen. Vervolgens werd dat bedrag teruggebracht tot 140 miljoen gulden. Een aantal weken voor de beëdiging van het kabinet kwamen Joop den Uyl, Max van der Stoel en Bram Stemerdink twee keer bij Van der Stoel thuis in Den Haag bij elkaar met secretaris-generaal Gerard Peijnenburg en diens financiële rechterhand generaal-majoor J.W.F. Hoffman. Daar werd gesproken over het schrappen van een bedrag van 81 miljoen gulden op de lopende begroting voor 1973. Interview met mr. A. Stemerdink, Den Bosch 8 oktober 2004

[18] Interview met kolonel b.d. A.P. de Jong, Baarle Nassau 18 augustus 2006

[19] Jan Tromp, 'Henk Vredeling. Gefrustreerd konijn.' In: Haagse Post, 21 december 1985

[20] Nationaal Archief, Collectie-De Koster, toegangsnummer 2.21.291, inventarisnummer137

[21] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, directie materieel luchtmacht 216.731, 17 mei 1973

[22] 'Op Parijse luchtvaartsalon rel om Nederlandse Cobra'. In: NRC Handelsblad, 25 mei 1973

[23] Interview met ir. H. Vredeling, Huis ter Heide 21 september 2005

[24] Interview met kolonel b.d. A.P. de Jong, Baarle Nassau 17 augustus 2006

[25] Interview met ir. H. Vredeling, Huis ter Heide 21 september 2005

[26] Relus ter Beek, 'Manoeuvreren. Herinneringen aan Plein 4'. Amsterdam 1996

[27] Interview met ir. H. Vredeling, Huis ter Heide 21 september 2005

[28] Ab Sligting was tot 1985 directeur voorlichting van het ministerie van Defensie. Daarna volgde hij een cursus aan het NATO Defense College in Rome en werkte hij voor het secretariaat van de Independent European Programme Group in Madrid. Daarna ging hij met vervroegd pensioen. Hij overleed op 62-jarige leeftijd aan de gevolgen van een auto-ongeluk op 2 augustus 1993.

[29] Geciteerd in 'Het lijkt wel of je een beroep uitoefent wat je niet hardop mag noemen' (interview met generaal-majoor jonkheer Wytsius Hendrik de Savornin Lohman). In: Haagse Post, 1 augustus 1973

[30] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHA02208 van 15 mei 1973. Zie ook codebericht BONN08556 van 15 juni 1973

[31] Ibidem, codebericht BONN08556 van 15 juni 1973

[32] Interview met ir. H. Vredeling, Huis ter Heide 21 september 2005

[33] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht 1973BONN07363 van 22 mei 1973

[34] Handelingen Tweede Kamer, 28 mei 1973 blz. 1572 linker kolom

[35] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht BONN08556 15 juni 1973

[36] Ibidem, codebericht THEHA02750 van 20 juni 1973

[37] Final Communique Defence Planning Committee Brussels 7th June 1973 (www.nato.int)

[38] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Collectie Spierenburg map 11 Agreed Minutes Defence Planning Committee

[39] Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, collectie-Den Uyl 1143

[40] Bram Stemerdink, 'Dagboeken'. Amsterdam 1986 blz. 29

[41] 'Vredeling meteen voor zwaar besluit'. In: de Volkskrant, 12 mei 1973

[42] Interview met mr. A. Stemerdink, Den Bosch 8 oktober 2004

[43] Han J.A. Jansen, 'Luchtmacht krijgt minder NATO-taken'. In: de Volkskrant, 8 juni 1973

[44] 'De huidige regering staat anders tegenover marine.' In: Helderse Courant, 13 juni 1973

[45] 'Vervanging van straaljagers in eindfase'. In: Friesch Dablad, 9 juni 1973

[46] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, directie materieel luchtmacht 216.071

[47] AVRO's Televizier 2 juli 1973. Zie ook 'Luchtmachtstaf eist vervanging Starfighter'. In: Provinciale Zeeuwse Courant 3 juli 1973

[48] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, directie materieel luchtmacht 216.701, brief van kolonel H.G. Traast, kenmerk 229506/216.701 van 19 juli 1973

[49] Nationaal Archief, Ministerie van Defensie IT nr. 5.020.5114, inventarisnummer 206, 347.398/ij. Brief van D.P. Spierenburg aan minister Vredeling 6 juli 1973

[50] Ibidem

[51] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, directie materieel luchtmacht 216.701, nota DMLU 229.730 van 26 juli 1973

[52] www.af.mil/bios

[53] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHA03162 van 17 juli 1973

[54] Ibidem, codebericht THEHA03512 van 10 augustus 1973

[55] Interview met luitenant-generaal b.d. M.G. Geschiere, Wassenaar 24 februari 2006

[56] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht USNATO03821 van 14 augustus 1973

[57] Ibidem, codebericht STATE173703 van 3 september 1973. Het gesprek met Secretary of Defense Schlesinger vond in de ochtend van 22 augustus 1973 plaats. Twee dagen eerder waren waren in 'Trouw' en de 'Haagsche Courant' berichten verschenen ('Starfighter wordt niet vervangen' en 'Wellicht geen nieuwe jagers') over uitstel, misschien zelfs afstel van vervanging. De kwestie van de vervanging van de Starfighter kwam in het gesprek tussen Schlesinger en Vredeling niet aan de orde ("Nee, eigenlijk niet, nee, hoewel ik wel had gedacht, dat het misschien wel ter sprake zou komen, maar die zaak is eigenlijk niet ter sprake gekomen", interview NOS-journaal met minister Vredeling 24 augustus 1973 20.00 uur.

[58] Ibidem, codebericht USNATO04129 van 5 september 1973

[59] Ibidem, codebericht USNATO04219 van 7 september 1973

[60] Ibidem, THEHA03975 van 10 september 1973

[61] De "limited air superiority" van de F-16 en F-17 betekende dat geen sprake was van overlappingen met de F-15. De Amerikaanse luchtmacht was bevreesd dat door een goedkopere, maar even capabele 'lightweight fighter' de jaarlijkse aanschaffingen van de F-15 (tot een totaal van 750) in het

gedrang zouden komen. De volledige uitbouw van het luchtverdedigingsvermogen van de F-16 werd pas in de uitvoering Block-25 uitgevoerd.

62 National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, STATE0182905 van 13 september 1973

63 Ibidem, USNATO04617 van 28 september 1973

64 Ibidem, STATE0204373 van 15 oktober 1973

65 Ibidem, THEHA04594 van 17 oktober 1973

66 Ibidem, USNATO05087 van 24 oktober 1973

67 Ibidem, USNATO05147 van 26 oktober 1973

68 Ibidem, STATE0216004 van 2 november 1973

69 Ibidem, THEHA04921 van 9 november 1973. Diezelfde dag berichtte de Amerikaanse ambassade in Den Haag over de voorkeur van de luchtmacht voor een 'air superiority'-toestel. De luchtmacht had duidelijk gemaakt dat sprake was van een "clear superiority of Cobra over any other candidate aircraft." Zie THEHA04736 van 9 november 1973

70 Nationaal Archief, Kabinet van de minister-president, toegang 2.03.01, inventarisnummer 9966 North Atlantic Council, Defence Planning Committee, 'Specialization of Defence Tasks in the Central Region', DPC/D(73)31, Annex II, Enclosure 1, blz. 2 (NATO Secret)

71 Ibidem, blz. 6

72 Ibidem, blz. 7

73 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Bureau Secretaris-Generaal, Notulen Defensieraad, Jaar 1973, nummer DR 25/73, vergaderverslag van woensdag 15 augustus 1973

74 Interview met luitenant-generaal b.d. M.G. Geschiere, Wassenaar 24 februari 2006. Staatssecretaris Stemerdink stelde nog voor om eind augustus 1973 met de bevelhebber der luchtstrijdkrachten, de voorzitter van het Comité van Chefs van Staven en het hoofd van het bureau Algemene- en Internationale Financiële Aangelegenheden over de brief over de taakspecialisatiestudie bijeen te komen. Of dat inderdaad is gebeurd, kon niet worden vastgesteld.

75 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Politiek Beraad 22 oktober 1973

76 Nationaal Archief, Kabinet van de minister-president, toegang 2.03.01, inventarisnummer 9966 North Atlantic Council, Defence Planning Committee, 'Specialization of Defence Tasks in the Central Region'', DPC/D(73)31, Annex II, Enclosure to Enclosure 1, blz. 16 (NATO Secret)

77 Nationaal Archief, Kabinet van de minister-president, toegang 2.03.01, inventarisnummer 9966 North Atlantic Council, Defence Planning Committee, Agreed Minutes December 7th 1973(DPC/R(73)20)

78 'Mirage F-1 voorop bij opvolging Starfighter'. In: Het Parool, 1 december 1973 en 'Starfighter moet snel vervangen'. In: de Volkskrant, 4 december 1973

79 'NATO in principe akkoord met Nederlands plan'. In: de Volkskrant, 8 december 1973 en 'Vredeling zoekt toch opvolger Starfighter'. In: Het Parool, 7 december 1973

80 Volgens een "beknopt verslag" sprak minister Vredeling zijn "voldoening" uit. De aanbevelingen voor de vervanging van de Starfighter waren "acceptabel". Nationaal Archief, Kabinet van de minister-president, toegang 2.03.01, inventaris 11032

81 Nationaal Archief, Notulen van de ministerraad, 4 januari 1973

82 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Defensiecommissie, Notulen 1/1974, 15 november 1973

83 Handelingen Tweede Kamer, blz. 1615 linker kolom, 13 december 1975

84 Interview met ir. H. Vredeling, Huis ter Heide 21 september 2005

85 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Bureau Secretaris-Generaal, notulen Defensieraad, 1973 (33/73) van 31 november 1973

86 Interview met ir. H. Vredeling, Huis ter Heide 21 september 2005

87 Interview met mr. A. Stemerdink, Den Bosch 8 oktober 2004

Noten bij hoofdstuk 8

1 'Weer vertrekt een generaal'. In: de Volkskrant, 24 juli 1973

2 Handelingen Eerste Kamer 1972-1973, Aanhangsel 142. Antwoorden op vragen van het Eerste Kamerlid dr. K. de Vries (CHU)

[3] H.P.M. Kreemers, 'De oorlog tussen de generaals. Het conflict in de top van de Koninklijke landmacht 1971-1973.' In: Militaire Spectator, september 2007, blz. 378-389

[4] Daan Dijksman, 'Het sein Einde Oefening van Meijnderts en Clumpkens en het begin van de affaire-Peijnenburg'. In: Haagse Post, 22 december 1973

[5] Dat de steun voor Meijnderts als sneeuw voor de zon was verdwenen, blijkt ook uit de aanbeveling van de secretaris-generaal van het ministerie van Algemene Zaken, D.M. Ringnalda. Clumpkens' straatgenoot suggereerde Den Uyl om generaal-majoor Bentinck, divisiecommandant, tot chef van de generale staf te benoemen. Nationaal Archief, Kabinet van de minister-president, toegang 2.21.291, inventaris 9914

[6] Handelingen Tweede Kamer, 13 december 1973 blz. 1620 rechter kolom

[7] Zie ook Bram Stemerdink, 'Dagboeken'. Amsterdam 1986, blz. 88 e.v.

[8] Ibidem, blz. 90. In de ministerraad van die dag, 30 november 1973, gaf Vredeling al aan dat rekening moest worden gehouden met het ontslag van Meijnderts en Clumpkens. Nationaal Archief, Notulen ministerraad 30 november 1973

[9] Interview met mr. A. Stemerdink, Den Bosch 8 oktober 2004

[10] Interview met J.M. Bik, Voorburg 3 februari 2006

[11] Handelingen Tweede Kamer, 13 december 1973, blz. 1615 rechter kolom

[12] Dick Kalk, 'Ir. Henk Vredeling: Generaal die met ontslag dreigt krijgt het'. In: Het Vrije Volk, 12 mei 1973

[13] Handelingen Tweede Kamer, 13 december 1973, blz. 1621 rechter kolom

[14] Handelingen Tweede Kamer 4 december 1973, blz. 1403 rechter kolom

[15] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Politiek Beraad 3 december 1973

[16] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie ambassadeur Spierenburg, map 3

[17] Van der Stoel hield zich overigens op de vlakte en beantwoordde Joberts pleidooi voor aanschaf van de Mirage met de mededeling dat "het hier een aangelegenheid betrof die in eerste aanleg tot de competentie van mijn ambtgenoot van Defensie behoorde." Ministerie van Buitenlandse Zaken, codebericht De Ranitz 652 van 8 november 1973

[18] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Bureau Secretaris-Generaal, Notulen Defensieraad 24 oktober 1973 nummer 32/73

[19] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Politiek Beraad, 17 december 1973

[20] Ibidem, Defensieraad DR 39/73, 19 december 1973

[21] Ibidem, Politiek Beraad, 17 januari 1974

[22] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Bureau Secretaris-Generaal, Notulen Defensieraad 2 januari 1974, jaar 1974, nummer DR 1/74

[23] De Amerikaanse ambassadeur in Den Haag en zijn militaire medewerkers hadden tevergeefs ("to no avail") bij de luchtmacht herhaaldelijk ("repeatedly") aangedrongen om offertes voor alle drie de Amerikaanse toestellen (Cobra, GD-401 en Lancer) te vragen. Omdat de luchtmacht zich op het standpunt stelde dat alleen toestellen met een offerte tot de kanshebbers behoorden, betekende dit een zekere keuze voor de Cobra. National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHA00689 van 7 februari 1974

[24] Nationaal Archief, archief minister van Defensie, IT nummer 5.020.5114, inventarisnummer 206, 347.398Z

[25] Ingemar Dörfer, 'Arms Deal. The Selling of the F-16.' New York 1983, blz. 196

[26] De twijfels bij de luchtmacht werden pas "toen het evaluatieproces in volle gang was" duidelijk. Zie Willem Helfferich, 'De keuze van de F-16'. In: Onze luchtmacht, april/mei 1999

[27] De YF-16 (General Dynamics) maakte zijn eerste proefvlucht op 20 januari 1974, de YF-17 (Northrop) op 7 juni 1974.

[28] Ingemar Dörfer, 'Arms deal. The Selling of the F-16.' New York 1983, blz. 9

[29] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht ROME13998 van 17 december 1973

[30] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet Minister, nummer 1005. Vervanging F104G, nota van de chef van de luchtmachtstaf aan de staatssecretaris (Stemerdink) 235.944/216.701 van 8 januari 1974

[31] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht ROME14126 van 19 december 1973

[32] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet Minister 1005 F104G, nota van de chef van de luchtmachtstaf aan de staatssecretaris (Stemerdink) 235.944/216.701 van 8 januari 1974

[33] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHA05633 van 27 december 1973

[34] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, directie materieel luchtmacht, doos 99, 1972 tot en met 1975, bundel 216.701. Nota van de directeur materieel aan de staatssecretaris (Stemerdink) 236.440/216.701 van 18 januari 1974 (Geheim-Persoonlijk)

[35] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht BRUSSELS07280 van 14 december 1973

[36] Ibidem

[37] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht BRUSSELS2486 van 25 april 1974

[38] Ministerie van Buitenlandse Zaken, Ontvangen codebericht referentie 2385, Van Schelle 53 van 25 januari 1974

[39] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Collectie ambassadeur Spierenburg, map 4a, 'Verslag van een bespreking op 4 februari 1974 ten burele van Mindef inzake de vervanging van de F-104G Starfighter' (GEHEIM-PERSOONLIJK). Bij dit gesprek waren minister Vredeling, staatssecretaris Stemerdink, de heer D.P. Spierenburg, luitenant-generaal Herman Stokla, generaal-majoor Rien Geschiere aanwezig. Majoor Bill Louwerse, de adjudant van minister Vredeling, maakte het verslag.

[40] Verslag van de Staatscommissie van 18 april 1974, blz. 9. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, vervanging F-104, nr. 1005, doos 2, 1974-1976

[41] Gesprek met drs. D.J. Barth, Gouda 20 juni 2007

[42] Volgens het verslag werd geen melding gemaakt van veel recentere verkopen van Mirage F1 vliegtuigen met de 09K-50 motor aan Zuid-Afrika (48 toestellen), het door dictator Franco geleide Spanje (15) en Zaïre (17).

[43] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg, map 4a. Verslag van de bespreking op 1 april 1974 op het Ministerie van Defensie inzake de vervanging van de F104G.

[44] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht BRUSSELS03040 van 19 januari 1974

[45] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg, map 4a. Verslag van de bespreking op 4 februari 1974 op het Ministerie van Defensie inzake de vervanging van de F-104

[46] Ministerie van Buitenlandse Zaken, Ontvangen codebericht 2385, Van Schelle 53 van 25 januari 1974

[47] Vredeling trok zich van die conclusie aanvankelijk niet veel aan. Hij sprak op 7 februari 1974 de wens uit met Vallières, een van de topmannen van Avions Marcel Dassault, te spreken. Ook stonden gesprekken met vertegenwoordigers van Fokker op zijn lijstje. Zie Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Politiek Beraad, verslag van 7 februari 1974

[48] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Bureau Secretaris-Generaal, notulen Defensieraad DR 6/74, 6 februari 1974

[49] 'Stafchef luchtmacht naar VS'. In: Nederlands Dagblad 6 februari 1974

[50] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, vervanging F-105, nummer 1005. Interne notawisseling 1974-1975. Memorandums van kolonel L. van der Drift aan de Ambassadeur van 20 en 27 februari 1974

[51] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht BRUSSELS0679 van 1 februari 1974. Het gesprek met Lefebvre vond op 31 januari plaats. Hij weigerde overigens "to say that the Lockheed Lancer has been absolutely and finally eliminated." Lefebvre's omzichtigheid werd in hetzelfde codebericht ontkracht door een verwijzing naar een gesprek met de Belgische bevelhebber der luchtstrijdkrachten, luitenant-generaal Armand Crekillie. Die had geen geheim gemaakt van zijn "unhappiness over Lockheed's failure to date to fulfill its offset commitment in connection with the Belgian purchase of twelve C-130 transports."

[52] Ingemar Dörfer, 'Arms Deal. The Selling of the F-16.' New York 1983, blz. 93. Zie ook National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht OSLO4681 van 2 december 1973

[53] Ibidem, codebericht OSLO00178 van 12 januari 1974
[54] Vredeling zelf deelde later mee dat volgens Jones dat percentage "geleidelijk van 40% naar 50-55% zou kunnen oplopen". Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Collectie ambassadeur Spierenburg map 4a. Verslag van de bespreking op 4 februari 1974 op het Ministerie van Defensie inzake de vervanging van de F-104
[55] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHA 00238 van 16 januari 1974
[56] Ibidem, codebericht BRUSSELS0227 van 14 januari 1974
[57] Ibidem, codebericht BRUSSELS03040 van 19 januari 1974. Zie ook codebericht BRUSSELS0457 van 24 januari 1974. Tot schrik van de Amerikaanse minister van Buitenlandse Zaken, Henry Kissinger, was Vanden Boeynants er na de val van het kabinet heilig van overtuigd dat hij minister van Landsverdediging zou blijven of zijn intrek zou nemen in de Wetstraat. Aan deze straat lagen de ministeries van Binnenlandse Zaken, van Financiën en het kabinet van de minister-president. "I have no indication of his interest in Interior or Finance", merkte Kissinger in zijn gespreksverslag op (codebericht STATE023349 van 4 februari 1974)
[58] J.M. Bik, 'KVP moet opschieten met nieuwe defensieman'. In: NRC Handelsblad, 2 februari 1974
[59] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Politiek Beraad, verslag van 29 januari 1974
[60] Interview met mr. A. Stemerdink, Den Bosch 8 oktober 2004
[61] Hans Post, 'Van Lent: 'n politiek onbeschreven blad'. In: De Tijd, 15 maart 1974
[62] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Politiek Beraad, verslag van 7 februari 1974
[63] 'Beschuldiging Vredeling: Andriessen vertraagt Defensie-benoeming'. In: de Volkskrant, 6 maart 1974
[64] 'Andriessen weigert Brokx op Defensie'. In: de Volkskrant, 8 maart 1974
[65] 'Den Uyl wil geen kolonel in kabinet'. In: De Telegraaf, 20 februari 1974
[66] 'Dutch will broaden number of new fighter candidates.' In: Aviation Week & Space Technology, 18 februari 1974
[67] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht USNATO 0021 van 3 januari 1974
[68] 'Offset Requests'. In: Aviation Week & Space Technology, 25 februari 1974
[69] Ibidem, codebericht USNATO0403 van 25 januari 1974
[70] 'If the Soviets insist, there will be an arms race." Interview met generaal George S. Brown in: U.S. News & World Report, 25 februari 1974
[71] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht STATE023571 van 5 februari 1974
[72] Ibidem, codebericht USNATO0454 van 29 januari 1974
[73] Nationaal Archief, archief ministerie van Defensie, toegangsnummer 5.020.5114, inventarisnummer 206, 347.398/zb, brief van ambassadeur Kingdon Gould Jr aan minister Vredeling van 1 maart 1974.
[74] Henry Kissinger, 'Years of Upheaval'. New York 1982, blz. 100
[75] Ibidem, blz. 131
[76] Nationaal Archief, Kabinet van de minister-president, toegangsnummer 2.03.01, inventarisnummer 9966. Brief van minister Alv Jakob Fostervoll aan minister Vredeling van 14 januari 1974
[77] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, THEHA00689 van 7 februari 1974
[78] Ibidem, OSLO0594 van 8 februari 1974
[79] Omdat Fostervoll niet helemaal zeker was van het slagen van zijn initiatief, wachtte hij bijna zes weken met een antwoord op Vredelings brief van 25 januari 1974. Op 8 maart 1974 sloeg hij Vredelings aanbod voor een overleg tussen de vier landen in Den Haag af: "I am still, however, of the opinion that holding the discussions successively in each of the capitals, offers a better possibility of penetrating deeper into the problems of each individual country." Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, Vervanging F-104 nr 1005, Interne notawisseling 1974-1975
[80] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, OSLO0594 van 8 februari 1974
[81] 'Das leichte Kampfflugzeug Northrop F-5 E Tiger II'. In: Neue Zürcher Zeitung, 8 februari 1974

[82] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, Vervanging F-104, nr. 1005. Interne notawisseling 1974-1975. Nota van de directeur materieel luchtmacht aan de staatssecretaris van Defensie van 18 februari 1974 (nummer 237.880/216.701)

[83] Ibidem, Politiek Beraad, verslag van 25 februari 1974

[84] Ibidem, Politiek Beraad, verslag van 7 februari 1974

[85] Ibidem, collectie-Spierenburg, map 8. Verslag van de bespreking met heer Vallières van Dassault op 28 maart 1974

[86] Ibidem, Kabinet minister, Vervanging F-104 nr 1005, aantekening bij brief Ambassadeur Gould van 28 maart 1974: "Ter nadere bespreking: Nagegaan moet worden of een zoveel mogelijk gelijkluidende brief als door de heer Stokla ontworpen voor de Amerikaanse Ambassadeur zou kunnen worden opgesteld ten behoeve van de Franse Ambassadeur. Ik hecht er veel waarde aan op dit moment de Amerikanen en de Fransen op exact dezelfde wijze te behandelen."

[87] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Collectie-Spierenburg, map 4a, Verslag van de bespreking op 1 april 1974 op het Ministerie van Defensie inzake de vervanging van de F104G.

[88] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Defensieraad 7/74 van 13 februari 1974

[89] Ibidem, directie materieel luchtmacht, doos 99, 1974 tot en met 1975, bundel 216.701. Brief van de minister van Defensie aan de minister-president van 8 maart 1974, nummer 347.398/2 C

[90] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, Vervanging F-104, nr 1005, interne notawisseling 1974-1975, Nota van D.P. Spierenburg aan Ir. H. Vredeling van 14 februari 1974. Zie ook Nationaal Archief, Kabinet minister-president, toegangsnummer 2.03.01, inventarisnummer 9966. Memorandum for the Secretary-General CMCM-6-74, 18 February 1974

[91] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, Vervanging F-104, nr 1005. Verslag telefoongesprek met LtGen Stokla gevoerd door LtGen Wijting op 20 februari 1974. Uit Vredelings aantekeningen op dit verslag kan worden afgeleid dat zijn instructies niet volledig zijn uitgevoerd.

[92] Ibidem, Memorandum nr 4 van PV NAVO aan de Minister van Defensie. Gesprek inzake de vervanging Starfighter, 22 februari 1974

[93] Nationaal Archief, Kabinet minister-president, toegangsnummer 2.03.01, inventarisnummer 9966, verslag van de bespreking op 13 maart 1974 op de vliegbasis Ypenburg inzake de vervanging van de F104G Starfighter (GEHEIM-PERSOONLIJK)

[94] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, Vervanging F-104, nr. 1005. Brief van minister Fostervoll aan minister Vredeling, nr. 1976/74/Strad/SH/BD/013.05 van 8 maart 1974. Vrijwel gelijktijdig met de aankomst van deze brief op het ministerie van Defensie had generaal-majoor Hamre met luitenant-generaal Herman Stokla telefonisch contact opgenomen. Dat gesprek was door Hamre gebruikt om de komst van de Noorse delegatie naar Den Haag op 29 maart 1974 aan te kondigen. Centraal Archieven Depot, Kabinet minister, Politiek Beraad 11 maart 1974, mededeling van staatssecretaris Stemerdink

[95] Nationaal Archief, Kabinet minister-president, toegangsnummer 2.03.01, inventarisnummer 9966, verslag van de bespreking op 13 maart 1974 op de vliegbasis Ypenburg inzake de vervanging van de F104G Starfighter (GEHEIM-PERSOONLIJK)

[96] J.M. Bik, 'Defensienota wordt steeds moeilijker'. In: NRC Handelsblad, 22 maart 1974. Zie ook Handelingen Tweede Kamer, 21 maart 1974, blz. 3148 rechterkolom en blz. 3149 linkerkolom.

[97] Handelingen Tweede Kamer, 21 maart 1974, blz. 3152 linkerkolom

[98] Volgens Bik was Vredeling aan het "peinzen over de politieke problemen die aan zijn voorkeur voor de Franse Mirage verbonden zijn." In: NRC Handelsblad, 22 maart 1974. Zie ook noot 98.

[99] Nota van de voorzitter van de Materieelraad aan de chef van de luchtmachtstaf, nr. 352/CQ/74 van 9 april 1974. De Noorse delegatie bestond uit generaal-majoor Sverre Hamre, generaal-majoor Knud Stenwig, inspecteur-generaal van de Noorse luchtmacht en Erik Klippenberg van het Noorse Defensieonderzoeksinstituut. In Kopenhagen hadden zij gespreken gevoerd met een uit louter defensievertegenwoordigers bestaande delegatie. Dat was ook het geval in Den Haag. In Brussel waren bij de besprekingen ook vertegenwoordigers van de Belgische ministeries van Economische Zaken en van Sociale Zaken aanwezig.

[100] Ibidem, brief van S. Hamre, nr. 6270/74//FD.IV./SH/UB van 5 april 1974, bijlage bij de nota van de voorzitter van de Materieelraad

[101] Voor België ging het om 116 toestellen, voor Nederland om 112, voor Noorwegen om 120 en voor Denemarken 112.

[102] Dit gold niet voor de Viggen, die al sinds 1971 in productie was, maar dus wel voor de Mirage F1/M53 en de Cobra. Omdat productie van de Mirage F1/M53 en de Cobra onzeker was, bleef de Viggen op de lijstjes van de luchtmachten van de vier landen figureren.

[103] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg, map 4a. Verslag van de bespreking op 1 april 1974 op het Ministerie van Defensie inzake de vervanging van de F104G.

[104] Ibidem, map 3. Ontwerp-memorandum betreffende deelneming Nederlandse industrie bij vervanging van de F 104, maart 1974

[105] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg, map 4a. Verslag van de bespreking op 8 april 1974 op het Ministerie van Defensie inzake de vervanging van de F104G.

[106] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg, map 5. Memorandum van chef DNW aan M nr. 28/74 van 27 maart 1974, hoofdpunten uit bespreking van Ambassadeur Spierenburg – Klu – BZ/DNW over opvolging Starfighter op 21 maart 1974

[107] Ibidem. Het ministerie van Buitenlandse Zaken wilde de Nederlandse diplomatieke posten actief informeren en betrekken bij de vervanging. Vredeling was van mening “dat de informatie aan de Ambassadeurs beperkt moet blijven tot hetgeen zij daadwerkelijk nodig hebben.” Ibidem, map 4a. Verslag van de bespreking op 8 april 1974 op het Ministerie van Defensie inzake de vervanging van de F104G.

[108] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Materieelraad 1974-1975, vervanging F-104, dossiernummer 352. Codebericht Vander Stoel 115, referentie x404509 van 29 maart 1974

[109] De Nederlandse ambassadeur in Parijs, Jhr. mr. J.A. de Ranitz, liet Spierenburg weten dat “in Nederland de coördinatie tussen de belangen der diverse ministeries (in deze Defensie, Buitenlandse Zaken, Economische Zaken, Sociale Zaken, Verkeer en Waterstaat en niet te vergeten Wetenschapsbeleid) nogal wat te wensen overlaat.” Brief van de Nederlandse ambassadeur in Parijs aan D.P. Spierenburg. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg, map 3.

[110] Ingemar Dörfer, ‘Arms Deal. The Selling of the F-16.’ New York 1983, blz. 139 Het door Dörfer gebruikte citaat is de engelse vertaling van het desbetreffende deel van het ‘Protocol du Seance de Jeudi, Mars 24 1974.’

[111] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht BRUSSELS1992, D740073-0373 van 2 april 1974

[112] Ibidem, codebericht STATE066995, D740074-0919 van 3 april 1974. Op 12 april 1974 liet een van de medewerkers van minister Van Elslande aan Amerikaanse ambassadefunctionarissen een kopie zien van de door Vanden Boeynants en zijn collega’s van Buitenlandse Zaken en van Economische Zaken aan Dassault, Snecma en Thompson verzonden brief van 30 maart 1974. In die brief werd om verlenging van de offerte tot en met 31 juli 1974 gevraagd en werd ook de wens uitgesproken om tussen de ministeries van Defensie van België en Frankrijk besprekingen te beginnen en daarbij “other partners” te betrekken. National Archives, Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht BRUSSELS2217 , D740085-0713, van 12 april 1974. De Nederlandse ambassadeur in Brussel, C.J. van Schelle, werd de brief voorgelezen “die inderdaad niet verder ging dan in aanhef te verklaren dat het type Mirage zou voldoen aan de eisen van de Belgische luchtmacht onder voorbehoud van:
1e. gezamenlijke overeenstemming ten aanzien van de definitieve keuze met de andere gegadigden;
2e. een toezegging van de Franse regering dat indien de keuze op Dassault zou vallen, de compenserende werkzaamheden en eventuele Franse orders door de Franse regering mede bevestigd en gegarandeerd zouden worden.” Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Materieelraad 1974-1975, vervanging F-104, dossiernummer 352. Codebericht Van Schelle 150, referentienummer x807052, 9 april 1974

[113] De Franse President Georges Pompidou was eerder die dag overleden.

[114] Nationaal Archief, Kabinet van de minister-president, toegangsnummer 2.03.01, inventarisnummer 9966

[115] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Materieelraad 1974-1975, vervanging F-104, dossiernummer 352. Codeberichten Hartogh 649, referentie x6773, van 4 april 1974 en Hartogh 661, referentie x806840, van 5 april 1974. Zie ook National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht OSLO1440, D740076-0284, van 4 april 1974. Volgens de Amerikaanse ambassadeur hadden de Noren informatie gekregen die het nodig maakte “to try and push forward a meeting of the four Defense ministers.”

[116] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht OSLO1464 van 5 april 1974

[117] De Belgische directeur-generaal politieke zaken van het ministerie van Buitenlandse Zaken, graaf Etiënne Davignon deed het overigens in een gesprek met de Nederlandse ambassadeur in Brussel voorkomen dat Vanden Boeynants het initiatief tot een telefoongesprek met minister Vredeling had genomen. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Materieelraad 1974-1975, Vervanging F-104, dossiernummer 352. Codebericht Van Schelle 150, referentienr. X807052, van 9 april 1974

[118] Nationaal Archief, Kabinet van de minister-president, inventarisnummer 2.03.01, toegangsnummer 9966, ontwerp-codebericht Van der Stoel (voor akkoord geparafeerd door Vredeling). Het telefoongesprek van Vredeling met Vanden Boeynants vond op 3 april 1974 plaats.

[119] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht OSLO1464 van 5 april 1974

[120] Nationaal Archief, Kabinet van de minister-president, inventarisnummer 2.03.01, toegangsnummer 9966, ontwerp-codebericht Van der Stoel.

[121] Centraal Archieven depot van het ministerie van Defensie, Materieelraad 1974-1975, Vervanging F-104, dossiernummer 352. Codebericht Van Schelle 144, referentienr x806873, van 5 april 1974

[122] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht OSLO1598, D740091-0889, van 19 april 1974

[123] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister. Vervanging F-104, nr 1005. Brief van minister Vredeling aan Mr. P. Van Den Boeijnants [sic!], nr. 347.398/2 F van 5 april 1974. Zie ook Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister. Vervanging F-104, nr 1005. Verslag van Ochtendvergadering donderdag 4 april 1974

[124] Ibidem, brief van minister Vredeling aan de minister-president, 13 maart 1975

[125] Ibidem, verslag van de Staatscommissie van 18 april 1974, blz. 5

[126] In een notitie aan de fractie van de Partij van de Arbeid in de Tweede Kamer wees Dankert erop dat hij in die tijd "van materieelzaken ook nog donders weinig wist". Archief International Instituut voor Sociale Geschiedenis, collectie-PvdAfractie in de Tweede Kamer, map 9, 'De Starfighter-opvolging', notitie aan de leden van de fractie, nummer F/464 van 14 mei 1975

[127] Brief van ir. A. Hidma van 13 maart 2007

[128] Nationaal Archief, Kabinet van de minister-president, inventarisnummer 2.03.01, toegangsnummer 9966, verslag van de 2de vergadering van de interdepartementale werkgroep vervanging F104G op 9 april 1974

[129] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg, map 3. Brief van de raadsadviseur in algemene dienst aan ambassadeur Spierenburg van 11 april 1974, kenmerk 574/4279 MP/RAD

[130] Nationaal Archief, Kabinet van de minister-president, inventarisnummer 2.03.01, toegangsnummer 9966, Nota voor de Minister van Defensie, Amerongen 18 april 1974, nummer Kab. 5392/13 W

[131] Op 24 april 1974 kondigde Lockheed aan de prijs van de Lancer te verlagen. Bij een aanschaf van 250 toestellen voor de Belgische en Nederlandse luchtmachten zou de prijs met bijna tien procent worden verlaagd. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, directie materieel luchtmacht, 240.964/216.701

[132] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg, map 4a. Verslag van de bespreking op 22 april 1974 op het Ministerie van Defensie inzake de vervanging van de F104G.

[133] Nationaal Archief, Kabinet van de minister-president, inventarisnummer 2.03.01, toegangsnummer 9966, Verslag van de 3e vergadering van de interdepartementale werkgroep F104G op 24 april 1974

[134] De desbetreffende passage luidt als volgt: "A joint solution would also be of the greatest political significance to allied cooperation."

[135] Nationaal Archief, Kabinet van de minister-president, inventarisnummer 2.03.01, toegangsnummer 9966, brief van ambassadeur Rolf Busch aan ambassadeur A.K.F. Hartogh van 25 april 1974 (nummer 2082/74)

[136] Van Vloten schreef letterlijk: "de – niet verbindende – verwijzing naar 'late summer' is opgenomen om de Belgen althans enigszins in hun preoccupaties over het tijdschema tegemoet te komen". Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, vervanging F-104, nr. 1005, 1974-1975

[137] Nationaal Archief, Kabinet van de minister-president, inventarisnummer 2.03.01, toegangsnummer 9966, Verslag van de 3e vergadering van de interdepartementale werkgroep F104G op 24 april 1974

[138] Zowel bij het ministerie van Buitenlandse Zaken als bij de luchtmacht heerste wantrouwen over de opstelling van het ministerie van Economische Zaken. Op 1 mei 1974 vroeg de Nederlandse ambassadeur instructies over een verzoek van Dassault. De plaatsvervangend directeur-generaal voor de industrie, J.A.M. Molkenboer, had Dassault toegezegd een lijst met Nederlandse wensen voor de invulling van de compensatie voor de aanschaf van de Mirage F1 op te stellen. De secretaris-generaal van Avions Marcel Dassault, Pierre François, had de Nederlandse ambassadeur daarvan op de hoogte gebracht. Deze had op zijn beurt het ministerie van Buitenlandse Zaken ingelicht. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg, map 5. Codeberichten De Ranitz 258 van 1 mei 1974 (referentienummer 808155) en Van der Stoel 87 van 2 mei 1974 (referentienummer 406125)

[139] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg, map 4a. Verslag van de bespreking op 2 mei 1974 op het Ministerie van Defensie inzake de vervanging van de F-104G.

[140] Vredeling stelde nog wel voor om het voorbeeld van de 'burdensharing' aan te vullen met de zinsnede "the same could apply to European cooperation", maar ging vervolgens akkoord met het voorstel om deze passage geheel weg te laten. Ibidem.

[141] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, vervanging F-104, nr 1005. Brief van minister Vanden Boeynants aan minister Vredeling van 29 april 1974, nummer MDN 5972

[142] Ministerie van Buitenlandse Zaken, codebericht Hartogh 843 van 3 mei 1974 (referentienummer 808325)

[143] Volgens het verslag van ambassadeur Hartogh was deze scherpe Belgische deadline "voornamelijk op aandringen van minister Vredeling afgezwakt."

[144] Minister Vredeling gaf op 8 mei 1974 aan dat het aantal kandidaten voor de vervanging van de Starfighter tot "absoluut niet meer dan drie typen in de eindevaluatie moeten worden betrokken aangezien anders te veel tijd en moeite verloren gaat." Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Bureau Secretaris-Generaal, Notulen Defensieraad jaar 1974, nummer DR 16/74

[145] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht Brussels 2447 (number D740 097-0472) van 24 april 1974. De Belgische luchtmacht verkeerde in de veronderstelling dat de Nederlandse luchtmacht ook veel haast had bij de keuze van een opvolger voor de Starfighter ("this summer"). Omdat de Denemarken en Noorwegen pas veel later toe waren aan een keuze, leken de kansen voor de vorming van een consortium van de vier landen naar de mening van Brussel niet groot.

[146] Ibidem, codebericht USNATO 2271 van 25 april 1974. De bron van deze mededeling was "a member of the Norwegian delegation to NATO". Deze bron was "highly reliable and read from records of the meeting in the course of his briefing."

[147] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, vervanging F-104, nr 1005. Rapport Luchtmachtattaché Washington DC 6 mei 1974

[148] 'Om de veiligheid van het bestaan'. Defensienota. Tweede Kamer, zitting 1973-1974, 12 994, nr 2, blz. 8

[149] J. van Tijn en P.E. de Hen, 'De koude oorlog in het kabinet rondom de defensienota.' In: Vrij Nederland 13 juli 1974. J.W. Honig, 'Defense Policy in the North Atlantic Alliance. The Case of the Netherlands. Westport, 1993, blz. 174. Brief van de minister van Defensie aan de Voorzitter en leden van de Ministerraad van 19 juni 1974, nr. 377.710/5 T Geheim

[150] Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, collectie-Tweede Kamerfractie van de Partij van de Arbeid. 'Om de veiligheid van het bestaan. Een voorlopig commentaar op de hoofdpunten uit de hoofdstukken I tot en met IV.' 12 augustus 1974

[151] Keerpunt 1972. Regeerakkoord van de progressieve drie, blz. 43

[152] Interview met mr. K.G. de Vries, Den Haag 2 oktober 2006

[153] Interview met ir. H. Vredeling, Huis ter Heide 21 september 2005

[154] Jan Willem Honig, 'Defense Policy in the North Atlantic Alliance. The Case of the Netherlands.' Londen 1993, blz. 175.

[155] Ibidem blz. 176. Voorzitter van deze commissie was fractiemedewerker en lid van het Dagelijks Bestuur van de Partij van de Arbeid Harry van den Bergh. Tot de leden hoorden onder andere de

Tweede Kamerleden Piet Dankert en Relus ter Beek. Ab Sligting, woordvoerder van minister Vredeling, was ook lid.

156 Nationaal Archief, notulen ministerraad van 29 april 1974

157 De Amerikaanse ambassade werd nauwgezet op de hoogte gehouden van de scheiding der geesten in de ministerraad. Staatssecretaris Stemerdink deed op 29 april 1974 verslag van het bewindspersonenoverleg van de Partij van de Arbeid van de vorige dag, "which had ended at 3 that morning." De chef van de directie NAVO- en WEU-zaken van het ministerie van Buitenlandse Zaken en de secretaris-generaal van het ministerie van Algemene Zaken, Dirk Ringnalda, waren de bronnen van een verslag van de ambassade over de ministerraad van 29 april 1974 "which ran until 4 A.M." National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHA02135 van 29 april 1974 en codeberichten THEHA02187 en THEHA 02189 van 2 mei 1974

158 Interview met Ed van Thijn, Amsterdam 30 mei 2005

159 Ibidem

160 Interview met kolonel b.d. A.P. de Jong, Baarle Nassau 18 augustus 2006

161 Ed van Thijn, 'Het Verhaal', Amsterdam 2000, blz. 179. Interview met Ed van Thijn, Amsterdam 30 mei 2005

162 J. van Tijn en P.E. de Hen, 'De koude oorlog in het kabinet rondom de defensienota.' In: Vrij Nederland, 13 juli 1974. De aanschaf van onderzeeboten werd uitgesteld (daarvoor werden tachtig miljoen gulden naar latere jaren verschoven). Op de aanschaf van pantservoertuigen werd 46 miljoen bezuinigd, op de aanleg van schuilplaatsen voor vliegtuigen veertig miljoen gulden. Op de vervanging van de Starfighters werd veertig miljoen gulden bezuinigd. Het restant van de vierhonderd miljoen gulden werd gevonden door fondsen voor de mechanisering van de vijfde divisie te spreiden over een groter aantal jaren. Nationaal Archief, notulen van de ministerraad van 17 mei 1974, toegangsnummer 2.02.05.02

163 Nationaal Archief, notulen ministerraad van 17 mei 1974

164 Nationaal Archief, ministerraad van 21 juni 1974. Brief van de minister van Defensie van 19 juni 1974, nummer 377.710/5 T Geheim, blz. 1

165 Ibidem, blz. 4

166 Ibidem, blz. 7

167 'Knap stuk'. In: NRC Handelsblad, 9 juli 1974

168 J.M. Bik, 'Defensienota sluit aan bij stuk uit 68'. In: NRC Handelsblad, 16 juli 1974

169 'Gevaarlijk spel Vredeling met onze luchtmacht.' In: De Telegraaf, 10 augustus 1974

170 'De Vliegende Hollander', augustus 1974

171 National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHA02957 van 14 juni 1974

Noten bij hoofdstuk 9

1 H.J. de Koster, 'Memo voor de Heer Wiegel. Betreft: Vredeling". Nationaal Archief, toegang 2.21.291, inventarisnummer 84. Op woensdagochtend 28 augustus 1974 waren in de dagbladen advertenties van 'Vrij Nederland' verschenen waarin weliswaar sprake was van "een ongewoon openhartig gesprek met de minister van Defensie Henk Vredeling, maar de saillante uitspraken van de minister van Defensie kwamen pas in de later die dag van de persen komende editie van 'Vrij Nederland' aan bod. In: 'de Volkskrant', 28 augustus 1974

2 Bibeb, 'Ik hoor nu tot het soort waar ik zelf zo de schurft aan had.' In: Vrij Nederland, 31 augustus 1974

3 Interview met Ed van Thijn, Amsterdam 30 mei 2005

4 Ibidem. Van Thijn en Vredeling waren bepaald geen boezemvrienden. Het Verhaal, Amsterdam 2000, blz. 186

5 'Vredelings uitspraken brengen opschudding'. In: NRC Handelsblad, 29 augustus 1974

6 Ed van Thijn, 'Het Verhaal'. Amsterdam, 2000, blz. 172

7 Interview met Vredeling, Huis ter Heide 21 september 2005

8 Ibidem

9 Ibidem, maar uit de verslagen van het Politiek Beraad, waarvan Sligting deel uitmaakte, bleek dat daar over het interview met Bibeb vooraf is gesproken.

[10] NRC Handelsblad verwoordde Sligtings frustratie als volgt: “In de naaste omgeving van Vredeling was gisteravond te horen dat hij een voortzetting van zijn ministerschap eigenlijk niet erg meer ambieert.” ‘Vredelings uitspraken brengen opschudding’, 29 augustus 1974
[11] Interview met mevrouw E.M. Lampe-Soutberg, 23 april 2006
[12] Interview met J.M. Bik, Voorburg 3 februari 2006
[13] Handelingen Tweede Kamer, 4 september 1974, blz. 4603 rechterkolom
[14] ‘Den Uyl tot Vondeling: Ik ben óók een nationalist’. In: Trouw, 30 augustus 1974
[15] Interview met J.M. Bik, Voorburg 3 februari 2006. Stemerdink hoorde na een korte invalbeurt als minister van Defensie in 1977 niet bij de kandidaat-ministers in de formatiebesprekingen na de verkiezingen van 25 mei 1977.
[16] Kees Bastianen, ‘Vredeling blijft, positie verzwakt’. In: de Volkskrant, 30 augustus 1974
[17] Handelingen Tweede Kamer, 4 september 1974, blz. 4595 rechterkolom
[18] H.J. de Koster, ‘Memo voor de Heer Wiegel. Betreft: Vredeling”. Nationaal Archief, toegang 2.21.291, inventarisnummer 84
[19] Handelingen Tweede Kamer, 4 september 1974, blz. 4604 rechterkolom
[20] Willem Breedveld, ‘Democratie moet op het volk bevochten worden.’ In: Trouw, 3 februari 1996
[21] Interview met Henk Vredeling, Huis ter Heide 21 september 2005
[22] Nationaal Archief, notulen ministerraad, 29 augustus 1974
[23] ‘Mirage: Illusie’. Hoofdredactioneel commentaar in ‘NRC Handelsblad’, 2 september 1974
[24] ‘Franse leverancier: België koopt Mirage’. In: ‘NRC Handelsblad’, 31 augustus 1974
[25] ‘Belgen wijzen op voordeel Mirage F-1’. In: ‘de Volkskrant’, 3 september 1974
[26] Codebericht Van der Stoel 165, 2 september 1975. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-Spierenburg, map 5
[27] Ibidem, noot 3
[28] Proces-verbaal terechtzitting Arrondissementsrechtbank te Amsterdam, rolnummer 760686, 10 februari 1976. Rijksarchief Noord-Holland, Haarlem. Archief van de Arrondissementsrechtbank Amsterdam 1970-1979, inventarisnummers 533 en 1234
[29] F. den Houter, 'Einde Starfighter-puzzel: de Cobra.’, In: NRC Handelsblad, 22 augustus 1974
[30] 'Mirage et fromage de Hollande'. In: Le Canard Enchaîné, 16 oktober 1974. François zou volgens dit artikel hebben gezegd: "Les Américains veulent nous faire porter le chapeau de la crise." De bron van het artikel was Piet Dankert.
[31] Rapport van A.J. Knijff, Commissaris van Rijkspolitie 1ste Klasse, bijlage bij de brief van officier van Justitie mr. R.A. Schimmel aan de Procureur-Generaal te Den Haag, 25 oktober 1974, kenmerk AZ.974.100.345. Ministerie van Justitie.
[32] Ibidem
[33] Proces-verbaal terechtzitting Arrondissementsrechtbank te Amsterdam, rolnummer 760686, 10 februari 1976. Rijksarchief Noord-Holland, Haarlem. Archief van de Arrondissementsrechtbank Amsterdam 1970-1979, inventarisnummers 533 en 1234
[34] Ibidem. Dit gesprek plaatste Dankert overigens in zijn verhoor met A.J. Knijff en mr. R.A. Schimmel op 21 juni 1973. Voor de Arrondissementsrechtbank Amsterdam op 10 februari 1976 ontkende Dankert dit: “beslist niet”.
[35] Onderzoek naar omkoopaffaire van leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal met betrekking tot aankoop van vliegtuigen ter vervanging van Starfighter (A74/622). Ministerie van Justitie, Directoraat-Generaal Rechtshandhaving, Bureau Juridische en Beleidsondersteunende Aangelegenheden
[36] Ibidem
[37] Philip Freriks, 'Dassault zal Botterman wel laten vallen om de eigen naam te zuiveren."In: Haagse Post, 26 oktober 1974
[38] Philip Freriks, ‘Het proces-Dassault. De veroordeling van een kruisridder.’ In: Haagse Post, 21 februari 1976 en interview met Philip Freriks, 3 februari 2006
[39] Philip Freriks, ‘Les Pays-Bas attendent des précisions sur la politique européenne et militaire de M. Giscard d’Estaing.’ In: Le Monde, 10 september 1974.
[40] Interview met Philip Freriks, 3 februari 2006
[41] Philip Freriks, ‘Het proces-Dassault. De veroordeling van een kruisridder.’ In: Haagse Post, 21 februari 1976
[42] Onderzoek naar omkoopaffaire van leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal met betrekking tot aankoop van vliegtuigen ter vervanging van Starfighter (A74/622). Ministerie van Justitie,

Directoraat-Generaal Rechtshandhaving, Bureau Juridische en Beleidsondersteunende Aangelegenheden

43 Jos Klaassen, ‘Advies vliegtuigen niet voor niets’. In: de Volkskrant, 11 februari 1976 en ‘Ook in België rumoer’. In: Algemeen Dagblad, 23 oktober 1974

44 Philip Freriks, ‘Het proces-Dassault. De veroordeling van een kruisridder’. In: Haagse Post, 21 februari 1976

45 Convocatie Vaste Commissie voor Defensie. Nationaal Archief, toegang 2.02.28, inventarisnummer 5418. Waarnemend voorzitter De Gaay Fortman verklaarde aan de Rijksrecherche dat hij op 10 september 1974 al zou hebben besloten tot het bijeenroepen van de Vaste Commissie. De convocatie draagt echter als datum 12 september 1974. De Gaay Fortman wees in zijn gesprek met de Rijksrecherche erop dat de voorzitter, Joop van Elsen, “in Japan” zat. Ook in dit opzicht liet het geheugen van De Gaay Fortman hem in de steek. Van Elsen was met onder anderen Hans van Mierlo en Relus ter Beek voor een Euro-Arabische conferentie in Damascus. Zie ook Onno Reitsma en Cees Labeur, ‘De Gijzeling. Honderd Uren Machteloze Kracht.’ Amsterdam, 1974, blz. 139

46 Voor de reconstructie van deze bijeenkomst is gebruik gemaakt van de aantekeningen van de griffier, mr. A.J. Hubert (Nationaal Archief, toegang 2.02.28, inventarisnummer 5418). Zie ook de interviews met mr. A.J. Hubert en met mr. K.G. de Vries. Naast De Gaay Fortman en Dankert waren aanwezig de Kamerleden Fièvez, Du Chatinier, Wisselink, Van Dis, Wolff, Ploeg, De Kwaadsteniet, K. Keuning, Boertien, Van Leeuwen, Van der Spek, W. Scholten, Honig van den Bossche, Kombrink en De Vries.

47 ‘DS’70 vraagt onderzoek naar omkoopverhaal’. In: NRC Handelsblad, 13 september 1974

48 Zie voor de uitgewerkte tekst van het interview van Jaap van der Ploeg met Piet Dankert NRC Handelsblad, 14 september 1974

49 Coen van Harten, ‘Omkoping in Den Haag, een ridicule zaak.’ In: Elsevier, 12 oktober 1974

50 Coen van Harten, 'Omkoping in Den Haag, een ridicule zaak.' In: Elsevier, 12 oktober 1974

51 Gesprek met Joop van Elsen op 21 oktober 1974 door A.J. Knijff en gesprek met dr. A. Vondeling op 9 oktober 1974. Onderzoek naar omkoopaffaire van leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal met betrekking tot aankoop van vliegtuigen ter vervanging van Starfighter (A74/622). Ministerie van Justitie, Directoraat-Generaal Rechtshandhaving, Bureau Juridische en Beleidsondersteunende Aangelegenheden

52 Ibidem. Gesprek met dr. B. de Gaay Fortman, 11 oktober 1974

53 Op 24 oktober 1974 schreef Dankert een notitie met daarin een overzicht van zijn contacten met Dassault-vertegenwoordigers. De notitie is in de onderzochte archieven niet teruggevonden, maar mevrouw P. Dankert, de weduwe van Piet Dankert, beschikt over een kopie.

54 Proces-verbaal terechtzitting Arrondissementsrechtbank te Amsterdam, rolnummer 760686, 10 februari 1976.Rijksarchief Noord-Holland, Haarlem. Archief van de Arrondissementsrechtbank te Amsterdam, inventarisnummer 533 en 1234

55 Interview van Piet Dankert met Den Haag Vandaag, Nederland 1, 16 oktober 1974.

56 'Kamerlid Dankert noemt omkoper'. In: de Volkskrant, 17 oktober 1974

57 Interview van Piet Dankert met Tros Aktua, Hilversum 1, 16 oktober 1974

58 'Dankert en Keja strafbaar?' en 'Kritiek op rol van Kamerlid Dankert.' In: Trouw, 18 oktober 1974

59 'Achter het Niews', VARA televisie, 17 oktober 1974. Zie ook H.A. van Wijnen, 'Een affaire-Dassault of een affaire-Dankert'. In: Het Parool, 18 oktober 1974 en interview met Philip Freriks, 3 februari 2006

60 Interview met Philip Freriks, 3 februari 2006

61 Philip Freriks, 'Dassault zal Botterman wel laten vallen om de eigen naam te zuiveren.' In: Haagse Post, 26 oktober 1974. Zie ook Algemeen Dagblad van 15 oktober 1974, 'Lokgeld was 1.500.000 gulden' en Le Canard enchaîné van 16 oktober 1974, ‘Mirage et fromage de Hollande’.

62 hilip Freriks, ‘Het proces-Dassault. De veroordeling van een kruisridder.’ In: Haagse Post, 21 februari 1976

63 ‘Vrijspraak gevraagd in omkopingszaak Dassault’. In: Trouw, 13 februari 1976 en Jos Klaassen, ‘Kamerleden krijgen forse schrobbering’. In: de Volkskrant, 13 februari 1976

64 ‘Piet Dankert plotseling in de hoofdrol’. In: Brabants Dagblad, 26 oktober 1974

65 Ibidem

Noten bij hoofdstuk 10

1 National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht BRUSSELS02447 van 24 april 1974
2 Ingemar Dörfer, 'Arms Deal. The Selling of the F-16'. New York 1983, blz. 21
3 Ibidem, blz. 17. Voor de volledige tekst van de brief zie Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, Vervanging F-104 1974-1975. Brief van Eugene V. McAuliffe, Acting Permanent Representative United States Mission to the North Atlantic Treaty Organization, Brussels May 2, 1974
4 National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht OSLO1740 van 30 april 1974
5 Ministerie van Buitenlandse Zaken, Ontvangen Codebericht Hartogh 843 van 3 mei 1974, referentienummer x 808325
6 Nationaal Archief, Kabinet van de minister-president, toegangsnummer 2.03.01, inventarisnummer 9966. Nota aan de minister van Defensie van de directeur materieel luchtmacht van 10 mei 1974, nummer Dir/C/41/74
7 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg, map 8. Brief van de Franse minister van Defensie aan minister Vredeling van 11 mei 1974.
8 Tijdens dit bezoek bracht de delegatie ook een bezoek aan Reims. Een van de Franse officieren vroeg Hidma wat deze van de Mirage vond. Hidma drukte zich beleefd uit en plaatste wat algemeen commentaar: "Jullie gaan hem toch niet kopen, hoop ik?" was volgens Hidma de reactie van deze Franse officier. Interview met commodore b.d. ir A. Hidma, Maarn 21 januari 2005
9 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg, map 4a. Samenvatting van de besprekingen met Franse autoriteiten en met AMD/BA betreffende het Mirage F1/M53 aanbod, van 3 tot en met 14 juni 1974 te Parijs. Bijlage bij Verslag van de bespreking op 19 juni 1974 op het Ministerie van Defensie inzake vervanging van de F-104G.
10 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg, map 8. 'Enige kanttekeningen bij het programma ter vervanging van de F-104G Starfighter'. Ongedateerde aantekening van ambassadeur De Ranitz.
11 Flora Lewis, 'Softer French Foreign Policy is Defined by Jobert'. In: The New York Times, 22 april 1974
12 Interview met 'Hier en Nu', actualiteitenprogramma van NCRV Radio geciteerd in 'Europa verwacht veel van Giscard'. In: de Volkskrant 21 mei 1974
13 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg, map 4a. Verslag van de bespreking op 19 juni 1974 op het Ministerie van Defensie inzake vervanging van de F-104G.
14 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg, map 9. Brief van Curt Mileikowsky aan mr. D.P. Spierenburg, Linköping 20 mei 1974
15 ANP-bericht van 13 juni 1974
16 Interview met luitenant-generaal b.d. M.G. Geschiere, Wassenaar 24 februari 2006
17 'Fly me'. The Economist, 8 juni 1974
18 Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, collectie-Den Uyl, 1144. Brief van Piet Dankert aan Wim Duisenberg van 14 mei 1974
19 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg, map 3. Brief van de Minister of National Defence James Richardson aan Minister Alv Jacob Fostervoll, Ottawa 3 mei 1974
20 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg, map 4a. Verslag van de bespreking op 28 mei 1974 op het Ministerie van Defensie inzake vervanging van de F-104G.
21 National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHA02548 van 22 mei 1974
22 Ibidem, codebericht THEHA03066 van 20 juni 1974
23 Ibidem, codebericht OSLO03032 van 20 juni 1974 en THEHA03194 van 26 juni 1974
24 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg, map 4a. Verslag van de bespreking op 28 mei 1974 op het Ministerie van Defensie inzake vervanging van de F-104G. Het Model 402 (de toenmalige benaming van de YF-16) werd aangeboden voor een

stuksprijs van 4,933 miljoen dollar bij een initiële productie van 318 toestellen waarvan 34 tweezitters. Bij een productie van 500 toestellen zakte de prijs naar 4,447 miljoen dollar, bij 750 toestellen naar 4,115 miljoen dollar. Als General Dynamics en United Aircraft Corporation met Europese vliegtuigfabrieken tot samenwerking zou kunnen komen zouden de kosten voor het "pre-production program" 175 miljoen dollar bedragen, oftewel 0,55 dollar miljoen per toestel. De stuksprijs zou zo op 15 miljoen gulden uitkomen.

25 Gesprek met commodore b.d. ir. A. Hidma, Maarn 21 januari 2005

26 Brief van ir. A. Hidma van 13 maart 2007

27 Willem Helfferich, 'De keuze van de F-16. Deel 2: Een belangrijke NAVO-studie.' In: Onze Luchtmacht juni/juli 1999, blz. 29

28 Interview met commodore b.d. ir A. Hidma, Maarn 21 januari 2005

29 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg, map 8. Note (Secret et Confidentiel) sur des prix des avions de combat américains YF 16, YF 17 en de l'avion de combat européen Mirage F1/M53 (ongedateerd)

30 National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHA02548 van 22 mei 1974 en BRUSSELS03511 van 28 mei 1974

31 De Belgische deelnemer aan deze besprekingen Pierre E. Champenois noemde tegen de achtergrond van deze Amerikaanse toezegging de Franse weigering om meteen in te stappen in het programma voor de productie van de Mirage F1/M53 "un handicap majeur". Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg, map 2

32 Pierre E. Champenois spreekt over deze 'ruis' als volgt: "Tout le séjour a été marqué par une grande confusion." Zie noot 31

33 Commodore b.d. ir. A. Hidma geciteerd in: Willem Helfferich, 'De keuze van de F-16. Deel 3 en slot "Het Swimmingpool paper". In: Onze Luchtmacht, augustus/september 1999, blz. 12

34 National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHA03302 van 2 juli 1974

35 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, nummer 1005. Vervanging F-104 1974-1975. Het uitblijven van een rapportage over de een week eerder gevoerde besprekingen heeft tot irritatie geleid bij medewerkers van het kabinet van minister Vredeling. De datum '2 juli 1974' is door een van de medewerkers van het kabinet onderstreept.

36 Brief van ir. A. Hidma van 13 maart 2007

37 Telegram van Les Daly (Northrop) aan Ab Sligting, directeur voorlichting van het ministerie van Defensie van 22 augustus 1974

38 Interview met commodore b.d. ir A. Hidma, Maarn 21 januari 2005

39 Ingemar Dörfer, 'Arms deal. The Selling of the F-16'. New York 1983, blz. 19

40 Commodore b.d. ir A. Hidma geciteerd in: Willem Helfferich, 'De keuze van de F-16. Deel 3 en slot: Het Swimmingpool Paper'. In: Onze Luchtmacht augustus/september 1999, blz. 12

41 Brief van ir. A. Hidma van 13 maart 2007

42 Commodore b.d. ir A. Hidma geciteerd in: Willem Helfferich, 'De keuze van de F-16. Deel 3 en slot: Het Swimmingpool Paper'. In: Onze Luchtmacht augustus/september 1999, blz. 12

43 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg map 4. Bijlage a, behorende bij het 7de verslag Interdepartementale Werkgroep vervanging F-104G. Samenvatting van besprekingen met de Amerikaanse autoriteiten, met Northrop en met General Dynamics betreffende het F-16/F-17 aanbod, van 24 juni tot en met 12 juli 1974 in de Verenigde Staten

44 National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHA03645 van 23 juli 1974

45 Commodore b.d. ir A. Hidma geciteerd in: Willem Helfferich, 'De keuze van de F-16. Deel 3 en slot: Het Swimmingpool Paper'. In: Onze Lucht,macht augustus/september 1999, blz. 12

46 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg map 4. Bijlage a, behorende bij het 7de verslag Interdepartementale Werkgroep vervanging F-104G. Samenvatting van besprekingen met de Amerikaanse autoriteiten, met Northrop en met General Dynamics betreffende het F-16/F-17 aanbod, van 24 juni tot en met 12 juli 1974 in de Verenigde Staten

47 Centraal Archieven Depot van het Ministerie van Defensie, Bureau Secretaris-Generaal, Notulen Defensieraad DR 26/74, vergadering gehouden op woensdag 21 augustus 1974

[48] Het was Stokla die de Amerikaanse ambassade in Den Haag informeerde: hij gaf de Amerikanen het advies om de ministers van Defensie van de vier landen uit te nodigen voor een bezoek op 12 en 13 september 1974, een week na het bezoek waarvoor de vier ministers op 18 juli 1974 een tweede uitnodiging van hun Franse ambtgenoot hadden ontvangen. National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHA03598 van 20 juli 1974

[49] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Directie Materieel Luchtmacht 216.701, codebericht Vegelin 253 van 25 juli 1974. 'Het Laatste Nieuws' van 23 juli 1974 had gemeld dat België en Frankrijk een memorandum of understanding over de aanschaf van de Mirage hadden getekend. De tweede man op de Nederlandse ambassade in Brussel, jonkheer mr M. Vegelin van Claerbergen, deed dat bericht als "uit de lucht gegrepen" af. Staatssecretaris Stemerdink had het idee dat "de besluiten reeds zijn genomen en wel in de zin van 'België koopt Franse vliegtuigen' en 'Noorwegen en Denemarken kopen geen Franse vliegtuigen'. "

[50] Centraal Archieven Depot van het Ministerie van Defensie, Bureau Secretaris-Generaal, Notulen Defensieraad DR 26/74, vergadering gehouden op woensdag 21 augustus 1974

[51] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHA03645 van 23 juli 1974

[52] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg map 4a. Bijlage behorende bij 8e verslag Interdepartementale Werkgroep Vervanging F-104G

[53] National Archives, Central Foeign Policy Files, Record Group 59, codebericht BRUSSELS05993 van 7 augustus 1974

[54] Dit voorstel deed Frank Shrontz, assistant secretary of Defense voor de luchtmacht, op 20 augustus 1974 in de bijeenkomst van het 'Steering Committee'. Zie Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg map 4. Bijlage A, behorende bij 9e Verslag Interdepartementale Werkgroep Vervanging F-104G.

[55] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg map 4a. Verslag van de bespreking op 12 augustus 1974 op het Ministerie van Defensie inzake vervanging van de F-104G

[56] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, BRUSSELS05993 van 7 augustus 1974

[57] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, THEHA03861 van 6 augustus 1974 en Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg map 4a. Bijlage behorende bij 8e verslag Interdepartementale Werkgroep Vervanging F-104G

[58] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet Minister, nummer 1005. Vervanging F-104, 1974-1975. Nota van de waarnemend directeur materieel luchtmacht aan de minister van Defensie van 21 augustus 1974 (nummer DIR/65/74)

[59] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg map 4a. Verslag van de achtste vergadering op 12 augustus 1974 van de Interdepartementale Werkgroep vervanging F-104G vliegtuigen

[60] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet Minister, nummer 1005. Vervanging F-104 1974-1975, nota van de directie materieel luchtmacht aan de minister van Defensie van 21 augustus 1974 (nummer DIR/65/74)

[61] 'Franse minister tracht hier Mirage te slijten'. In: NRC Handelsblad, 17 juli 1974

[62] 'Om exportkans te verhogen. Franse luchtmacht moet met export-Mirages vliegen'. In: Het Financieele Dagblad, 5 augustus 1974

[63] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg map 8. Brief van Pierre François, secretaris-generaal van Avions Marcel Dassault, aan ambassadeur D.P. Spierenburg van 24 juli 1974

[64] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht BRUSSELS05993 van 7 augustus 1974

[65] Ibidem, codebericht BRUSSELS05951 van 6 augustus 1974

[66] 'Mogelijke opvolger Starfighter stort neer'. In: de Telegraaf, 1 augustus 1974

[67] Samenvatting van de bespreking tussen de Minister-President en Premier Palme over de Viggen, gehouden op het Catshuis dd. 12 september 1974. Nota van majoor F.P. Schulte van 13 september 1974 en Verzonden Codebericht Van der Stoel 349 van 12 september 1974 referentienummer x 12112

[68] Interview met commodore b.d. ir A. Hidma, Maarn 21 januari 2005

69 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg, map 5, codebericht Vegelin 264 (zonder datum, vermoedelijk augustus 1974)

70 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg map 4. Verslag van de bespreking op 12 augustus 1974 op het Ministerie van Defensie inzake vervanging van de F-104G

71 National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHA04040 van 16 augustus 1974

72 Interview met luitenant-generaal b.d. M.G. Geschiere, Wassenaar 24 februari 2006

73 Nationaal Archief, Kabinet van de minister-president, toegangsnummer 2.03.01, inventarisnummer 9966. Handgeschreven verslag van mr. J.P.M.H. Merckelbach

74 Nationaal Archief, Kabinet minister-president, toegangsnummer 2.03.01, inventarisnummer 10641. Brief van president Gerald R. Ford van 30 augustus 1974 (Secret). Haig wilde terugkeren naar het Pentagon. De chef staf van de landstrijdkrachten, generaal Creighton Abrams, was plotseling overleden en Haig had Ford gevraagd om die functie te mogen krijgen. Eerder had hij al de functie van plaatsvervangend chef staf van de landstrijdkrachten vervuld. Zie James Cannon, 'Time and Chance. Gerald Ford's appointment with history. New York 1994 blz. 386 en 387. In 1981 werd Haig benoemd tot minister van Buitenlandse Zaken. De Senaatscommissie voor Buitenlandse Zaken onderwierp Haig aan 32 uur van hoorzittingen verspreid over vijf dagen. Op 21 januari 1981 stemde de Senaat met 93 stemmen voor en zes tegen in met de benoeming van Haig. Zie Alexander M. Haig Jr, 'Caveat. Realism, Reagan and Foreign Policy'. New York 1984. Zie ook Nationaal Archief, Notulen ministerraad 23 september 1974

75 'Bezwaar tegen Haig slechts 'aarzeling'. In: de Volkskrant, 6 september 1974

76 National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHAGUE 0229 van 17 januari 1975

77 Nationaal Archief, Kabinet minister-president, toegangsnummer 2.03.01, inventarisnummer 8692. Brief van SACEUR van 5 april 1976

78 'KLM zet mes in steeds hoger oplopende kosten'. In: Trouw, 3 september 1974, Gerard Geradts, 'Bron van zorg KLM ligt buiten haar invloed'. In: de Volkskrant, 4 september 1974 en Han J.A. Hansen, 'Starfighter-zaak lijkt gekoppeld aan KLM-belang'. In: de Volkskrant, 6 september 1974

79 Han J.A. Hansen, 'Politiek speelt hoofdrol bij keuze straaljager'. In: de Volkskrant, 28 augustus 1974 en Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, bureau secretaris-generaal, notulen Defensieraad DR 28/74, vergadering gehouden op woensdag 4 september 1974

80 Nationaal Archief, Tweede Kamer, Vaste Commissie voor Defensie, toegangsnummer 2.02.28, inventarisnummer 5418, handgeschreven verslag en Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, bureau secretaris-generaal, notulen Defensieraad, DR 29/74, vergadering gehouden op woensdag 11 september 1974

81 'Initiatief op komst voor een goedkopere opvolger Starfighter'. In: NRC Handelsblad, 2 september 1973

82 Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, collectie-Tweede-Kamerfractie Partij van de Arbeid, Piet Dankert, 'Om de veiligheid van het bestaan'. Notitie aan de leden van de Fractiecommissie Buitenlandse Zaken en Fractiecommissie Defensie, 13 augustus 1974, nummer FC/BuZa 075 en FC/D 039

83 'Starfighter-zaak blijft slepen'. In: de Volkskrant, 10 september 1974

84 'Kans op goedkopere opvolger Starfighter klein, maar aanwezig'. In: NRC Handelsblad, 10 september 1974

85 Johan Olde Kater en Henk F. Janssen, 'Nieuwe jager krijgt atoomopdrachten'. In: De Telegraaf, 10 september 1974. Vredeling "ontkende de door een ochtendblad beschreven ontsteltenis bij leden van die commissie, aangezien noch de daarvoor aangevoerde reden ter sprake is geweest, noch een andere kwestie daartoe aanleiding gegeven heeft." Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, bureau secretaris-generaal, notulen Defensieraad, DR 29/74, vergadering gehouden op woensdag 11 september 1974

86 Zie Jeffrey Record Ú.S. Nuclear Weapons in Europe: issues and alternatives'. Washington D.C. 1974. Zie ook John W. Finney, 'Pentagon Studies Cut of A-Weapons in Europe.' In: International Herald Tribune, 23 september 1974

87 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, nummer 1005. Vervanging F-104 1974-1975. Aantekening van het Kabinet minister over het gesprek tussen Spierenburg en Davignon en Nota van Stokla aan de minister van 28 augustus 1974 over 'Bespreking

op ministerie van Buitenlandse Zaken te Brussel op 27 augustus 1974 (nummer 245.850/216.701. Zie ook collectie-ambassadeur Spierenburg map1 (een door mevrouw J. Buzeman opgesteld verslag van de bespreking op 27 augustus 1974). Bij het gesprek in Brussel waren naast Spierenburg en Davignon ook Stokla, Buzeman, luitenant-kolonel Jacques Lefebvre en Pierre Champenois aanwezig.

88 Dagboek dr. W.F. van Eekelen, z.j., blz 1 en 2

89 National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht BRUSSELS06696 van 3 september 1974. Meteen na terugkeer uit Brussel, op de avond van 2 september 1974, had minister van Buitenlandse Zaken Max van der Stoel de Amerikaanse chargé d'affairs bij zich geroepen en hem mede namens de Belgische regering de vragen overhandigd. Zie codebericht THEHA04298 van 3 september 1974

90 Ingemar Dörfer, 'Arms Deal. The Selling of the F-16.' New York 1983, blz. 163

91 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, Verslagen Politiek Beraad, map nummer 60, doos nummer 40. Zie ook 'L'armée de l'air française sera équipée du Mirage F 1-M 53 du groupe Dassault si d'autres pays décident de l'acheter'. In : Le Monde, 10 september 1974 en het codebericht Van Barneveld Kooy 510 van 10 september 1974 (collectie-ambassadeur Spierenburg map 5).

92 Ibidem, collectie-ambassadeur Spierenburg map 4. Bijlage A, behorende bij 9e Verslag Interdepartementale Werkgroep Vervanging F-104G. National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht COPENH02496 van 9 september 1974

93 Wim Krosse, 'Opvolger Starfighter toch een Amerikaan?'. In: De Telegraaf, 17 september 1974

94 John W. Finney, 'Planes for Sale: A Full-Dress U.S. Effort'. In: The New York Times, 14 september 1974

95 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, nummer 1005. Vervanging F-104 1974-1975. Brief van 'The Deputy Secretary of Defense' (Secret) aan Hendrikus Vredeling van 12 september 1974

96 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, nummer 1005. Vervanging F-104 1974-1975. Brief van de Defensie-attaché in de Verenigde Staten aan de Minister van Defensie (PERSOONLIJK) van 23 september 1974, nr. DAFI-315/74. Bij deze brief is gevoegd een negentien bladzijden tellend verslag van het 'Department of Defense Visit of The Ministers of Defense of Belgium, Denmark, Netherlands, Norway 13 september 1974'.

97 Ministerie van Buitenlandse Zaken, Memorandum nr. 119 van Chef DNW aan M van 18 september 1974. Bij dit memorandum is het door mevrouw J. Buzeman, medewerkster van de Directie NAVO- en WEU-zaken gemaakte verslag van de bespreking in het Pentagon gevoegd.

98 De Europese première was op 7 november 1995 in het Piccadilly Theatre in Londen. Na 270 voorstellingen maakte de 'cast' een tour door Groot-Brittannië, die in de zomer van 2006 werd afgesloten.

99 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, nummer 1005. Vervanging F-104 1974-1975, brief van onderminister Bill Clements aan Hendrikus Vredeling, 19 september 1974

100 Ibidem, collectie-ambassadeur Spierenburg map 2, brief van generaal-majoor H.M. Fish aan Hendrik Vredeling, 27 september 1974

101 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg map 7. Interim Report on the F-104G Replacement, Steering Committee, 20 September 1974, nummer SC/740144

102 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg map 4, Verslag van de negende vergadering op 2 oktober 1974 van de Interdepartementale Werkgroep vervanging F-104G vliegtuigen

103 Ibidem, collectie-ambassadeur Spierenburg map 4a. Verslag van de bespreking op 2 oktober 1974 op het Ministerie van Defensie inzake vervanging van de F-104G.

104 'Jagdbomber für mindestens 25 Millionen DM.' In: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 17 september 1974

105 National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHA 04808 van 30 september 1974

106 'Le remplacement des avions F-104 en Europe'. In : Le Monde, 22-23 september 1974. Zie ook 'Franse premier bepleit Mirage bij EG-partners'. In: NRC Handelsblad, 20 september 1974

107 Hans Smits, 'Een onberekenbare partijraad contra onze socialisten op Defensie". In: Vrij Nederland, 28 september 1974

[108] Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, collectie-Tweede Kamerfractie van de Partij van de Arbeid. Piet Dankert, 'Nota aan de leden van de Fractiecommissie Buitenlandse Zaken en de Fractiecommissie Defensie' van 12 augustus 1974, nummer F/BuZa 073, blz. 2

[109] Ibidem, blz. 12

[110] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, nummer 1005. Vervanging F-104 1974-1975, Nota van de waarnemend directeur materieel luchtmacht aan de Staatssecretaris van Defensie (NATO Secret) van 18 september 1974 nummer KAB 6332/9 L

[111] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHA04733 van 25 september 1974

[112] Ibidem, codebericht THEHA05252 van 30 oktober 1974

[113] Ibidem, codebericht THEHA04687 van 23 september 1974

[114] 'Han J.A. Hansen, 'Rigoureuze eisen Amerika aan KLM'. In: de Volkskrant, 22 oktober 1974

[115] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHA05209 van 24 oktober 1974

[116] Nationaal Archief, notulen ministerraad 25 oktober 1974

[117] 'Defensiecommissie uit dreigementen'. In: de Volkskrant, 22 november 1974. Zie ook National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHA05698 van 23 november 1974

[118] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THHA05857 van 4 december 1974

[119] mr. J.C.F. Bletz, 'Nieuw overleg over KLM-vluchten'. In: Het Parool, 12 december 1974

[120] 'M. Vanden Boeynants: Aucune décision sur le choix des avions de combat.' In : Le Soir, 23 september 1974

[121] 'VDB koopt geen kat in de zak'. In: Knack, 2 oktober 1974

[122] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht STATE243015 van 5 november 1974

[123] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg map 4a. Verslag van de bespreking op 16 oktober 1974 op het Ministerie van Defensie inzake vervanging van de F-104G (GEHEIM PERSOONLIJK). Zie ook Kabinet minister, Verslagen Politiek Beraad mapnummer 60 doosnummer 40.

[124] Ministerie van Buitenlandse Zaken, Ontvangen Codebericht De Ranitz 625 van 29 oktober 1974, referentie nummer x 817851

[125] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg map 8. Brief van minister Soufflet van 14 november 1974

[126] Statement by General Paul Stehlin, former Air Force Chief-of-Staf, concerning the comparative aerospace technologies of Western Europe and the United States, 17 september 1974

[127] C.L. Sulzberger, 'A Race With Only One Horse?'. In: International Herald Tribune, 2-3 november 1974

[128] 'Franse generaal kraakt Mirage af'. In: de Volkskrant, 7 november 1974 en Ingemar Dörfer, 'Arms Deal. The Selling of the F-16'. New York 1983, bladzij 168

[129] Centraal Archieven Depot van het"ministerie van Defensie, Kabinet minister, Vervanging F0104 1974-1975. Nota van ir. A. Hidma een de leden van de Werkgroep Vervanging F-104G (Defensie) van 6 november 1974, nummer PB 68/74. Het gesprek vond plaats op 25 oktober 1974. Op 26 november 1974 berichtte 'Le Monde' over "importantes modifications" van de nieuwe Amerikaanse toestellen "pour devenir opérationnels dans l'armée de l'air américaine. " Het ging daarbij onder andere om een andere radar, andere lucht-grondbewapening, een electronisch en geen hydraulisch besturingssysteem. Bij de motor waren de nodige veranderingen voorzien om bij de proefvluchten ondervonden storingen te kunnen opvangen. Ten slotte hadden zich stabiliteitsproblemen bij het tweede prototype van de YF-17 voorgedaan. Zie 'Les avions YF-16 et YF-17 devront modifiés pour être opérationnels'. In : Le Monde, 26 november 1974

[130] Handelingen Tweede Kamer 13 100, nr 9

[131] Willem Breedveld, 'Democratie moet op het volk bevochten worden'. In: Trouw, 3 februari 1996

[132] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, THEMA05252 van 30 oktober 1974

[133] Interview met drs E. van Thijn, Amsterdam 30 mei 2005

[134] Hans Smits, 'Vredeling beschouwt de Starfightervervanging als een NAVO-geheim'. In: Vrij Nederland, 11 januari 1975

[135] Daan Dijksman en John Jansen van Galen, 'Voor echte politiek moet je niet in de Tweede Kamer zijn.' (interview met mr. K.G. de Vries). In: Haagse Post, 18 januari 1975
[136] Interview met ir H. Vredeling, Huis ter Heide 21 september 2005
[137] Daan Dijksman en John Jansen van Galen, 'Voor echte politiek moet je niet in de Tweede Kamer zijn.' In: Haagse Post, 18 januari 1975
[138] Willem Breedveld, 'Democratie moet op het volk bevochten worden'. In: Trouw, 3 februari 1996
[139] J.M. Bik, 'Vredelings kwestieuze vliegtuigorder'. In: NRC Handelsblad, 20 december 1974
[140] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, vervanging F-104 1974-1975. Brief van minister Vredeling aan de Bundesminister der Verteidigung, Den Haag 28 november 1974, nummer 347.398/2 T
[141] Interview met ir H. Vredeling, Huis ter Heide 21 september 2005. Zie ook Willem Breedveld, 'Democratie moet op het volk bevochten worden'. Interview met Henk Vredeling in: Trouw, 3 februari 1996 en National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHA05252 van 30 oktober 1974
[142] Interview met ir H. Vredeling, Huis ter Heide 21 september 2005
[143] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, nummer 1005. Vervanging F-104 1974-1975. Brief van Karel van Miert aan minister Henk Vredeling, Brussel 30 oktober 1974. De gesprekken vonden op 11 december 1974 in Brussel met directeur-generaal Braun en Christopher Laughton plaats.
[144] Interview met Leo van der Put, Den Haag 8 september 2005
[145] Cantraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg, map 8. Brief van ambassadeur De Ranitz aan ambassadeur Spierenburg 22 november 1974
[146] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg map 1. Ongedateerde aantekening van het ministerie van Buitenlandse Zaken.
[147] Dagboek dr W.F. van Eekelen, z.j., blz. 8
[148] Ministerie van Buitenlandse Zaken, Ontvangen Codebericht van 8 januari 1975, referentienummer 801242
[149] 'Dassault wil geen vetorecht geven over export Mirage'. In: Provinciale Zeeuwse Courant, 31 januari 1975
[150] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, nummer 1005. Vervanging F-104 1974-1975
[151] Ibidem, collectie-ambassadeur Spierenburg map 6. Achtergrondaantekening over mogelijkheden tot integratie van de Europese vliegtuigindustrie (in verband met vervanging Starfighter) van 3 januari 1975.
[152] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, nummer 1005. Vervanging F-104 1974-1975. Nota van het hoofd bureau Algemene Beleidszaken van 24 januari 1975, nummer BAB-035/75 en Nota van het hoofd bureau Algemene Beleidszaken van 28 januari 1975, nummer BAB-041/75
[153] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg map 4. Verslag van de dertiende vergadering op 10 januari 1975 van de Interdepartementale Werkgroep Vervanging F-104G vliegtuigen.
[154] Interview met commodore b.d. ir A. Hidma, Maarn 21 januari 2005
[155] Interview met ir H. Vredeling, Huis ter Heide 21 september 2005
[156] ANP-bericht 'Minister Vredeling: beslissing vervanger Starfighter nadert', 10 januari 1975
[157] Zie ook 'Vredeling: congressen kopen geen vliegtuigen' In: NRC Handelsblad, 10 januari 1975
[158] Willem Helfferich, 'De keuze van de F-16. Deel 3 en slot: Het Swimmingpool paper.' In: Onze Luchtmacht augustus/september 1999 blz. 13
[159] Han J.A. Hansen, 'Amerikanen doen woensdag hun vliegtuigkeuze.' In: de Volkskrant, 10 januari 1975
[160] Interview met commodore b.d. ir A. Hidma, Maarn 21 januari 2005
[161] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht BRUSSELS0313 van 15 januari 1975
[162] Michael Gerter, 'Air Force favors YF-16 Jet.' In: The Washington Post, 11januari 1975
[163] News Briefing by Secretary of the Air Force John L. McLucas at the Pentagon, Monday, January 13, 1975
[164] Ministerie van Buitenlandse Zaken, Ontvangen Codebericht Tammenons Bakker 45 van 15 januari 1975

165 'Amerikaanse keuze zet Den Haag klem'. In: de Volkskrant, 13 januari 1975
166 'Kamer krijgt niet genoeg informatie.' In: Dagblad van het Oosten, 11 januari 1975. Eerder had Dankert Vredeling al binnenskamers deelgenoot gemaakt van zijn ongenoegen op dit vlak: "Met de parlementaire controle op Defensie is het allerberoerdst gesteld" en "Een extra complicatie is nog dat bij defensie alles geheim is wat het helemaal niet hoeft te zijn." Piet Dankert, notitie met betrekking tot de Staatscommissie voor Defensie, 7 februari 1974, nummer F/451. Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, collectie-Tweede Kamerfractie van de Partij van de Arbeid
167 Handelingen Eerste Kamer, zitting 1974-1975, Aanhangsel 46
168 Han J.A. Hansen, 'Effecten van YF-16-jager op industrie nog onbekend'. (Interview met Cees Commandeur). In: de Volkskrant, 14 januari 1975
169 Interview met ir. H. Vredeling, Huis ter Heide 21 september 2005
170 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambasadeur Spierenburg map 4a. Verslag van de bespreking op 17 januari 1975 te 13.30 uur op het Ministerie van Defensie inzake vervanging van de F-104G.
171 'Kansen voor Franse Mirage in Europa zijn gestegen'. In: de Volkskrant, 16 januari 1975
172 J.M. Bik, 'Motor essentieel in Starfighteroverleg'. In: NRC Handelsblad, 17 januari 1975
173 Daan Dijksman en John Jansen van Galen, 'Voor echte politiek moet je niet in de Tweede Kamer zijn.' (interview met mr. K.G. de Vries). In: Haagse Post, 18 januari 1975

Noten bij hoofdstuk 11

1 De Franse offerte verliep op 31 maart 1975, maar werd – voor wat het waard was - mondeling verlengd tot eind april. Nationaal Archief, Kabinet minister-president, toegangsnummer 2.03.01, inventarisnummer 9966. Ontwerp-nota 'De Keuze van een opvolger voor de F-104G voor de Koninklijke luchtmacht', blz. 30. Aanbiedingsformulier voor ministerraadstukken 16 april 1975, nummer 347.398/3 Z
2 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, Vervanging F-104 1974-1975. Verslag van de bespreking gehouden op 20 januari 1975 te 09.30 uur in kamer A-107 van het Ministerie van Defensie, over de beantwoording van de vragen van de Tweede Kamerleden Dankert en de Vries over de vervanging van de F-104 G vliegtuigen.
3 Voor het eerst nam ook een vertegenwoordiger van de landmacht deel aan het beraad over de vervanging van de Starfighter, generaal-majoor Cor de Jager. Het bleef bij deze ene keer.
4 Het betrof de bijlagen volgend op bijlage E.
5 Daan Dijksman, 'Vredeling zal het Amerikaanse stokpaard van onze luchtmacht toch niet aankopen.' In: Haagse Post 15 februari 1975
6 Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, collectie-Ed van Thijn, map 91. Notitie Klaas de Vries aan Ed van Thijn en Piet Dankert persoonlijk, 23 januari 1975
7 Minister mr. D.U. (Dirk) Stikker (VVD) vroeg ontslag nadat zijn partij op 24 januari 1951 een motie had ingediend over het Nieuw-Guineabeleid. De motie werd weliswaar verworpen, maar de VVD stemde uiteraard voor. Klaas de Vries wees de Amerikaanse ambassade twee keer op de groeiende kloof tussen de fractie en de minister van Defenie. Vredeling "is holding back on the facts which the Chamber needs to make a fair evaluation of Dutch requirements." National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHAGUE0254 van 17 januari 1975. Een maand later zei De Vries dat "it was time Vredeling got back in step with his own party. Failing that, he thought Vredeling should take page from former Foreign Minister Stikker's book, i.e. resign when you go against wishes of your own party, even though still enjoying majority support of the Second Chamber." National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHAGUE00907 van 21 februari 1975
8 National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHAGUE0254 van 17 januari 1975
9 National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHAGUE0389 van 25 januari 1975
10 National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHAGUE0239 van 17 januari 1975
11 Interview met mr. K.G. de Vries, Den Haag 2 oktober 2006

[12] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, nummer 1005. Vervanging F-104 1974-1975. Bram Stemerdink, 'Vervanging Starfighter'. Rechtsboven op de eerste bladzij staat handgeschreven (handschrift Bram Stemerdink) 'dec. 1974'. De notitie dateert van 30 januari 1975. Op 14 februari 1975 vroeg Stemerdink in de interdepartementale werkgroep "commentaar op het op 30 januari 1975 geproduceerde stuk over respectievelijk een volwaardige Europese jachtbommenwerper en een Europese 'F-5 opvolger'." Nationaal Archief, Kabinet minister-president, toegang 2.03.01, inventarisnummer 9967

[13] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHAGUE 0645 van 11 februari 1975

[14] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHAGUE0754 van 13 februari 1975

[15] Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, collectie-Tweede Kamerfractie van de Partij van de Arbeid. Notitie van Piet Dankert aan de leden van de fractiecommissie voor Defensie, 'De opvolging van de F 104-G", 28 januari 1975

[16] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, nummer 1005. Vervanging F-104, doos 3 1974-1975. Verslag van een bespreking gehouden op 4 februari 1975 op het Ministerie van Defensie inzake de vervanging van de F-104 G vliegtuigen (ZEER GEHEIM/PERSOONLIJK)

[17] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, Vervanging F-104, bundel 1975 eerste kwartaal. Report to the Ministers of Defense of Belgium, Denmark, The Netherlands and Norway on the F-104 G Replacement. Bruxelles, 31 January 1975, nummer SC/750055 (SECRET)

[18] Dagboek van dr. W.F. van Eekelen, blz. 12 tot en met 16. De stemming in de ministerraad was juist in deze periode niet uitgesproken positief ten opzichte van de Verenigde Staten. Op 24 januari 1975 had minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne, Irene Vorrink, geschrokken gereageerd op berichten dat Nederland betrokken zou zijn geweest bij activiteiten van de Amerikaanse inlichtingendienst CIA. Op 31 januari 1975 had minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening Hans Gruijters geopperd om de inperking van de landingsrechten van de KLM in de Verenigde Staten te beantwoorden met het niet langer meewerken aan militaire samenwerkingsverbanden met de Verenigde Staten. Nationaal Archief, notulen ministerraad 24 en 31 januari 1975

[19] Nationaal Archief, notulen ministerraad van 7 februari 1975

[20] Handelingen Tweede Kamer, 13 februari 1975, blz. 2797

[21] Handelingen Tweede Kamer, 13 februari 1975, blz. 2797-2798

[22] Ibidem, blz. 2799

[23] Nationaal Archief, Kabinet minister-president, toegangsnummer 2.03.01, inventarisnummer 9967. Verslag van de vijftiende vergadering op 14 februari 1975 van de Interdepartementale Werkgroep vervanging F-104G vliegtuigen

[24] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-plaatsvervangend secretaris-generaal 1969+ 1973 tot en met 1976, stuknummer 258/258/75. Brief van de bevelhebber der luchtstrijdkrachten aan de minister en de staatssecretarissen van 20 februari 1975 (GEHEIM)

[25] Interview met Frank W. Campbell, 17 september 2005

[26] Het betrof de landingsrechtenkwestie van de KLM.

[27] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg, map 6. [Notitie] Voor M. Zeer veel spoed. De directie van Van Eekelen schreef een nog uitvoeriger notitie, 'Evaluatie van de mogelijkheden van vervanging van F-104G door de F-5E', die wat zakelijker van toon was. Ook deze notitie bevindt zich in de collectie-Spierenburg.

[28] Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, collectie-Van Thijn map 16. Aantekeningen van gesprek met onder anderen Max van der Stoel en Piet Dankert op 4 februari 1975

[29] Dagboek van dr. W.F. van Eekelen, z.j., blz. 16

[30] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, doos 1. Vervanging F-104 1974-1975. Nota aan Zijne Excellentie Minister van Defensie Ir. H. Vredeling van 14 februari 1975

[31] Nationaal Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht OSLO0671 van 14 februari 1975

[32] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, Vervanging F-104 1974-1975. Concept-verslag van de vergadering van vier Ministers van Defensie te Brussel op 17

februari 1975. Bijlage bij nota voor de Minister van Defensie van de waarnemend directeur materieel luchtmacht van 24 februari 1975, nummer 253.151/216.701

[33] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHAGUE van 14 februari 1975

[34] Wim van Eekelen, 'Sporen trekken door strategische jaren'. Meppel 2001, blz.120

[35] Dagboek van dr. W.F. van Eekelen, z.j., blz. 17

[36] Nationaal Archief, kabinet minister-president, toegangsnummer 2.03.01, toegangsnummer 9966. Brief van G.C. Klapwijk en H.J. Grobben aan de minister van Economische Zaken van 2 april 1975

[37] Email van Dirk Starink, 3 maart 2007 14.37 uur

[38] Volgens generaal Herman Stokla was Klapwijks notitie "slechts een verkorte weergave" van een Franse studie van 27 januari 1975. Stokla's enige commentaar op Klapwijks notitie was dat "het enige verwondering wekt dat de President-Directeur van VFW-Fokker zich zonder enige eigen toevoeging aansluit bij een Frans stuk als het onderhavige." Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg, map 1. Brief aan de minister van Defensie, 3 februari 1975, nummer 252.300/206701

[39] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, doos 1. Vervanging F-104 1974-1975. Brief van minister Vredeling aan minister Leber, 21 februari 1975 nummer 347.398/3 N

[40] Nationaal Archief, toegangsnummer 5.020.5114, inventarisnummer 205. Brief van staatssecretaris Stemerdink aan Minister of State for Defence William Rogers, nummer 347.398/3 S

[41] Handelingen Tweede Kamer, 26 februari 1975, blz. 3101

[42] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, doos 1. Vervanging F-104 1974-1975. Brief van A.H.C. Greenwood, Chairman Panavia Aircraft GMBH, 28th February 1975 aan His Excellency Ir. H. Vredeling.

[43] Aldus luitenant-generaal Herman Stokla in de vijftiende vergadering van de Interdepartementale Werkgroep Vervanging F-104G vliegtuigen op 14 februari 1975. Nationaal Archief, Kabinet minister-prsident, toegangsnummer 2.03.01, inventarisnummer 9967

[44] Nationaal Archief, archief ministerie van Defensie, IT nr. 5.020.5114, inventarisnummer 207, Brief van de Bundesminister der Verteidigung Georg Leber aan minister Vredeling, 5 maart 1975, nummer 347.398/3 N

[45] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHAGUE0785 van 18 februari 1975

[46] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHAGUE0905 van 21 februari 1975

[47] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHAGUE0980 van 26 februari 1975

[48] Ministerie van Buitenlandse Zaken, Verzonden Codebericht aan Washington van 5 maart 1975, referentienummer x 3221

[49] Interview met Frank W. Campbell, 17 september 2005. "It was during this time that my relationship with lieutenant-colonel De Jong allowed me to understand the 'political game' from Vredeling's perspective."

[50] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg map 4a. Verslag van de bespreking op 7 maart 1975 om 09.30 uur op het Ministerie van Defensie inzake vervanging van de F-104G. (GEHEIM-PERSOONLIJK)

[51] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-plaatsvervangend secretaris-generaal 1969+1973 tot en met 1976, stuknummer 350/258/75. Verslag van een bespreking inzake de eventuele financiering van de aanschaffing van General Dynamics F-16's op 3 maart 1975 te Den Haag. (GEHEIM-PERSOONLIJK)

[52] Ibidem, Kabinet minister 1975. Verslagen Politiek Beraad, mapnummer 61, doosnummer 40. Verslag van het Politiek Beraad van 3 maart 1975

[53] Ibidem, Kabinet minister, Vervanging F-104 1974-1975. Brief van de minister van Buitenlandse Zaken aan de minister van Defensie van 7 maart 1975 (PERSOONLIJK)

[54] Ibidem, Brief van de bevelhebber der luchtstrijdkrachten aan de minister van Defensie van 1 maart 1975, nummer 0.144.301/0.124.881

[55] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHAGUE1243 van 7 maart 1975

[56] Dagboek van dr. W.F. van Eekelen, z.j., blz. 27

[57] Ministerie van Buitenlandse Zaken, Ontvangen Codebericht van Washington van 12 maart 1975, referentienummer 5535.
[58] 'Des Mig-25 soviétiques en R.D.A.' In : Le Monde, 8 maart 1975
[59] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Verslagen Politiek Beraad, mapnummer 61, doosnummer 40. Verslag van het Politiek Beraad van 24 februari 1975. Vredeling kreeg "nogal eens de opmerking dat ik voor wat betreft de problemen opvolging Starfighter onvoldoende informaties zou hebben gegeven". Met name zijn partijgenoten in de Tweede Kamer lieten die klacht weleens horen. Vredeling beet van zich af door op 13 maart 1975 aan een aantal leden van de fractie van de Partij van de Arbeid het verslag van de bijeenkomst van de Staatscommissie Defensie van 18 april 1974 en een toen uitgereikt aide-mémoire toe te zenden. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, Vervanging F-104 1974-1975 doos 2. Brief van de minister van Defensie aan de minister-president van 13 maart 1975
[60] Nationaal Archief, archief ministerie van Defensie, IT Materieel nummer 5.020.5114, inventarisnummer 207
[61] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group, codebericht THEHAGUE01700 van 4 april 1975
[62] General Dynamics, 'Memorandum concerning the evolution of the program costs of the Mirage F1/M53', 14 Mar 1975
[63] Interview met Frank W. Campbell, 17 september 2005
[64] Nationaal Archief, Kabinet minister-president, toegangsnummer 2.03.01, inventarisnummer 9967. Verslag van de zestiende vergadering op 12 maart 1975 van de Interdepartementale Werkgroep vervanging F-104G vliegtuigen
[65] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, Vervanging F-104 1974-1975. Conclusies van gesprek tussen M, Minister Vredeling, de heer Spierenburg en DGPZ over opvolging Starfighter (GEHEIM), Memo van mr. M.H.J.Ch. Rutten aan DNW, 22 januari 1975, nummer 6
[66] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht STATE065372 van 22 maart 1975
[67] Ibidem, codebericht THEHAGUE0810 van 18 februari 1975
[68] 'Fransen naar Den Uyl na weigering Vredeling'. In: de Volkskrant, 13 maart 1975
[69] De marge werd veroorzaakt door twee verschillende percentages voor de loonstijgingen in de luchtvaartindustrie. Uitgaande van het laagste stijgingspercentage was het prijsverschil acht, uitgaande van het hoogste twaalf procent.
[70] Interview met ir H. Vredeling, Huis ter Heide 21 september 2003
[71] Dagboek van dr. W.F. van Eekelen, z.j., blz. 26
[72] Nationaal Archief, Kabinet minister-president, toegangsnummer 2.03.01, inventarisnummer 9967. Notitie van mr. J.P.M.H. Merckelbach aan de minister-president van 13 maart 1975, nummer 451.
[73] Interview met ir H. Vredeling, Huis ter Heide 21 september 2003
[74] Vermoedelijk vond het gesprek plaats in februari 1975. Eind januari 1975 voerde hij een gesprek met de president-directeur van Fokker, eind februari 1975 benaderde hij zijn Duitse en Britse collega's om de tussenoplossing een breder internationaal draagvlak te geven.
[75] Willem Breedveld, 'Democratie moet op het volk bevochten worden.' In: Trouw, 3 februari 1996
[76] Interview met ir H. Vredeling, Huis ter Heide 21 september 2005. Volgens Vredeling kwam de Nederlandse ambassadeur achter het onderonsje van Vredeling en de Franse minister van Defensie. Vermoedelijk was het de tweede man, mr G.W. van Barneveld Kooij, die Vredelings waagstuk uit Franse bron had vernomen.
[77] Willem Breedveld, 'Democratie moet op het volk bevochten worden.' In: Trouw, 3 februari 1996. Kort na het gesprek met Vredeling moest Pierre Messmer het veld ruimen in het Franse kabinet en werd hij op 31 januari 1975 opgevolgd door minister Yvon Bourges.
[78] Interview met Philip Freriks, 3 februari 2006
[79] Nationaal Archief, Kabinet minister-president, toegangsnummer 2.03.01, notulen ministerraad 14 maart 1975
[80] De letterlijke tekst van de machtiging luidde: "De ministers Vredeling en Van der Stoel zijn gemachtigd in het contact met hun Belgische ambtgenoten komende dinsdag te doen blijken welke voorkeur er voor de vervanging van de Starfighter bij de bestaande stand van zaken in het Nederlandse kabinet bestaat."
[81] Ingemar Dörfer, 'Arms Deal. The Selling of the F-16.' New York 1983, blz. 145

[82] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht BRUSSELS02552 van 22 maart 1975

[83] Dagboek van dr W.F. van Eekelen, z.j., blz. 23

[84] Ibidem, blz. 29. Van Dassault waren de secretaris-generaal Pierre François en een van zijn medewerkers aanwezig, van de Franse regering was de diplomatiek adviseur van de minister van Defensie aanwezig bij het beraad op de Luchtmachtstaf in Den Haag.

[85] Dagboek van dr W.F. van Eekelen, z.j., blz. 27.

[86] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg map 1. Memorandum betreffende de programmakosten van de Mirage F1/M53 en de F-16 van 24 maart 1975. Directoraat Materieel Luchtmacht.

[87] In de ministerraad van 27 maart 1975 deed minister Vredeling het voorkomen dat een kwart van het prijsverschil tussen de Mirage en de F-16 door Dassault was ingelopen. Nationaal Archief, notulen ministerraad 27 maart 1975

[88] Dagboek van dr W.F. van Eekelen, z.j., blz. 32. Ingemar Dörfer, 'Arms Deal. The Selling of the F-16' New York 1983, blz. 146. Bram Stemerdink, 'Dagboeken'. Amsterdam 1986, blz. 43-44

[89] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht BRUSSE02644 van 25 maart 1975

[90] Ibidem, codebericht OSLO01187 van 21 maart 1975

[91] H.J.A. Hofland, 'Partij van de Arbeid: van politiek naar mentaliteit.'In: NRC Handelsblad, 14 april 1975

[92] J.Th.J. van den Berg, 'Verzoek aan PvdA: Wilt u afronden?'In: NRC Handelsblad, 12 april 1975

[93] I.M. van den Broek, 'Amateurs op het Binnenhof. De Partij van de Arbeid en het kabinet-Den Uyl.' In: Jaarboek 1999 van het Documentatiecentrum Nederlandse Politieke Partijen. Groningen 2000, blz. 216-217

[94] Dagboek van dr W.F. van Eekelen, z.j., blz. 29. Vredeling zei dit volgens Van Eekelen op 18 maart 1975.

[95] Bram Stemerdink, 'Dagboeken'. Amsterdam 1986, blz. 39

[96] Ibidem, blz. 44

[97] Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, collectie-Van Thijn map 16, aantekeningen 26 maart 1975

[98] Bram Stemerdink, 'Dagboeken'. Amsterdam 1986, blz. 45

[99] Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, collectie-Van Thijn map 16, aantekeningen 26 maart 1975

[100] Nationaal Archief, notulen ministerraad van 27 maart 1975

[101] De minister van Economische Zaken verwees in de ministerraad van 27 maart 1975 naar berekeningen van het Commissariaat voor Militaire Productie. Daaruit bleek dat het prijsverschil volgens Economische Zaken was teruggelopen tot "minstens 163 miljoen gulden". Dat prijsverschil werd gecompenseerd door de grotere omvang van de Franse compensatie:

	Mirage F-1	F-16
Aangenomen productieaantal	1000	2000
Fokker	1340 miljoen gulden	950 miljoen gulden
DAF	110	160
Electronica (Philips en andere)	830	660
Totaal	2280	1770

Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg map 1. Nota aan de Minister van de Commissaris voor Militaire Productie, 'Vervanging Starfighter'. Nummer I/CMP/115-75 van 26 maart 1975. Voor Economische Zaken was op dat moment "bijna sprake van een 'fotofinish'", aldus Van Eekelen die dat van de Commissaris voor Militaire Productie, de oud-luchtmachtofficier W. Melis had vernomen. Dagboek van dr W.F. van Eekelen, z.j., blz. 32

[102] Dagboek van dr. W.F. van Eekelen, z.j., blz. 32

[103] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 53, codebericht THEHAGUE1752 van 8 april 1975

[104] Bram Stemerdink, 'Dagboeken'. Amsterdam 1986, blz. 47.

[105] Dagboek dr W.F. van Eekelen, z.j., blz. 32

[106] Ibidem blz. 33. Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg map 1. Nota van de Commissaris voor Militaire Productie aan de directeur-generaal industrie, nummer I/CMP/126-75 van 4 april 1975.
[107] 'Vliegtuig-besluit valt 3 april'. In: de Volkskrant, 20 augustus 1975
[108] Ingemar Dörfer, 'Arms Deal. The Selling of the F-16.' New York 1986, blz. 148
[109] 'Den Uyl boos op Belgische minister'. In: Algemeen Dagblad, 28 maart 1975 en 'Vanden Boeynants betreurt persconferentie'. In: NRC Handelsblad, 28 maart 1975
[110] Frans Peeters, 'Opgeklommen Brusselse ritselaar'. In: Het Parool, 9 januari 2001. Hans Buddingh', 'Omstreden populist: Paul Vanden Boeynants (1919-2001)'. In: NRC Handelsblad, 9 januari 2001. Rob Gollin, 'VdB zal eeuwig een mysterie blijven'. In: de Volkskrant van 10 januari 2001. Bert Schampers, 'België herkent zich in sympathieke schurk'. In: Trouw, 10 januari 2001. Frans Boogaard, 'VDB neemt geheimen mee in het graf'. In: Algemeen Dagblad, 10 januari 2001.
[111] Dagboek van dr W.F. van Eekelen, z.j., blz. 33
[112] Frans Peeters, 'Opgeklommen Brusselse ritselaar'. In: Het Parool, 9 januari 2001.
[113] Bram Stemerdink, 'Dagboeken', Amsterdam 1986, blz. 49
[114] Dagboek van dr W.F. van Eekelen, z.j., blz. 33-34
[115] Nationaal Archief, kabinet minister-president, toegangsnummer 2.03.01, inventarisnummer 9967. Summary of Statements of the Ministers of Defense of Belgium, Danmark, The Netherlands and Norway on the replacement of F-104G and other aircraft. Brussels 03 April 1975
[116] Interview met commodore b.d. ir A. Hidma, Maarn 21 januari 2005
[117] Dagboek van dr W.F. van Eekelen, z.j., blz 34. De desbetreffende passage luidde: "The Ministers agreed that from the point of view of operational qualities and program cost the F-16 has undisputed advantages over the other contending aircraft. The evaluation of other aspects particularly in the industrial and economic field is still continuing in some countries."
[118] Brief van ir. A. Hidma van 13 maart 2007
[119] Interview met drs. E. van Thijn, Amsterdam 30 mei 2005
[120] Han J.A. Hansen, 'Uitsluitsel verlangd over plan Eurojager'. In: de Volkskrant, 29 maart 1975
[121] Radio-interview met Piet Dankert, NOS Hilversum 2, 19.50 uur
[122] Han J.A. Jansen, 'Keuze van F-16 pikant voor congres van PvdA'. In: de Volkskrant, 4 april 1975
[123] Interview met dr. F. Zuijdam, Den Haag 7 maart 2006
[124] Bram Stemerdink, 'Dagboeken'. Amsterdam 1986, blz. 51
[125] 'Keuze voor de F-16'. In: Algemeen Dagblad, 4 april 1975
[126] Hans Smits, 'De halsstarigheid van Vredeling en de woede van Den Uyl'. In: Vrij Nederland, 19 april 1975
[127] Bram Stemerdink, 'Dagboeken'. Amsterdam 1986, blz. 52. Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, collectie-Van Thijn map 16. Aantekeningen 7 april 1975
[128] Achter het nieuws, Nederland 1, 10 april 1975, 20.20 uur.
[129] Cees Labeur, 'Op, Socialisten, sluit de ogen'. In: Elseviers Magazine, 19 april 1975
[130] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHAGUE1857 van 11 april 1975
[131] Bram Stemerdink, 'Dagboeken'. Amsterdam 1986, blz. 55
[132] 'Vredeling ontkent dreigen met aftreden om F-16 zaak'. In: Het Parool, 12 april 1975
[133] Bram Stemerdink, 'Dagboeken'. Amsterdam 1986, blz. 55
[134] 'Vredeling ontkent dreigen met aftreden om F-16zaak'. In: Het Parool, 12 april 1975
[135] De tekst van de motie luidde: 'Het congres van de Partij van de Arbeid oordeelt, met de partijraad van 21 september 1974, dat – indien tot (beperkte) vervanging van de Starfighter mocht worden overgegaan - een vliegtuigtype moet worden gekozen, dat technisch en kwalitatief niet zodanig geavanceerd is dat het de bewapeningswedloop nieuwe stimulansen geeft en dat geen nucleaire taken, dus ook geen beperkte, kan en/of mag uitvoeren, een en ander in overeenstemming met het in PvdA-nota's 'Doelmatig Defensiebeleid' I en II en in 'Keerpunt 1972' tot uitdrukking gebrachte eigen defensiebeleid van de Partij van de Arbeid; en draagt op, aan het partijbestuur en de kamerfracties, alle stappen te doen die nodig blijken, indien de regering mocht besluiten tot (beperkte) vervanging van de Starfighter over te gaan, een redelijk goedkoop vliegtuigtype te laten kiezen, dat speciaal is ontworpen voor de beperkte taak van het verlenen van direkte luchtsteun met conventionele wapensystemen aan grondstrijdkrachten en dat geen – al dan niet beperkte - nucleaire taken kan en/of mag uitvoeren." Een motie die beoogde de Starfighter in het geheel niet te vervangen werd met vrij grote meerderheid verworpen.

136 Cees Labeur, 'Op, Socialisten, sluit de ogen.' In: Elseviers Magazine, 19 april 1975
137 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, directie materieel luchtmacht, doos 130, bundel 257.390. Notitie van de directeur Buitenlandse Financiële Betrekkingen van het ministerie van Financiën aan de minister van Financiën van 4 maart 1975
138 Ministerie van Buitenlandse Zaken, Verzonden Codebericht aan ambassade Washington van 18 april 1975, referentienummer x405584
139 Ibidem, Ontvangen Codebericht uit Washington van 22 april 1975, referentienummer x808053
140 General Dynamics, Fort Worth Division, NCS-1431 21 April 1975, Subject: Telecon with Frank Campbell – Friday, 18 April: "Frank had a look at a very sensitive paper that has not yet reached the U.S. Government. It included the following: 'Van Ecklin [moet zijn: Van Eekelen], Assistant to the Minister of Foreign Affairs, was instructed to advise the Dutch Ambassador in Washington to proceed immediately on negotiations to allow 60 percent of the Dutch portion of the program to be paid in U.S. dollars. These dollars have already been converted from Dutch guilders. The remaining 40 percent will be paid in 'other European currency.'"
141 Ministerie van Buitenlandse Zaken, Codebericht uit Washington van 22 april 1975, referentienummer x808053
142 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg, map 3. Brief van de Commissaris voor de Militaire Productie aan ambassadeur D.P. Spierenburg van 18 april 1975, nummer 275/L/3009
143 Dagboek van dr W.F. van Eekelen, z.j., blz. 37
144 General Dynamics, Fort Worth Division, 21 April 1975, Subject: European Consortium Status
145 General Dynamics, Fort Worth, telexnummer 758231, April 18, 1975.
146 Bram Stemerdink, 'Dagboeken'. Amsterdam 1986, blz. 58. 'Vredeling kan blijven zitten.' In: de Volkskrant, 19 april 1975
147 Nationaal Archief, kabinet minister-president, toegangsnummer 2.03.01, inventarisnummer 9966. 'De keuze van een opvolger voor de F-104G voor de Koninklijke luchtmacht.' Aanbiedingsformulier voor ministerraadstukken van 16 april 1975, nummer 347.398/3 Z, blz. 3
148 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, doos 1. Vervanging F-104 1974-1975. Aantekening met bijlage van de directeur voorlichting aan de minister van 27 maart 1975
149 Nationaal Archief, Kabinet minister-president, toegangsnummer 2.03.01, inventarisnummer 9966. 'De keuze van een opvolger voor de F-104G voor de Koninklijke luchtmacht'. Aanbiedingsformulier voor ministerraadstukken van 16 april 1975, nummer 347.398/3 Z, blz. 10
150 Op het moment van indiening van zijn voorstel aan de ministerraad was nog niet bekend hoe de Amerikaanse autoriteiten zouden reageren op het idee van vooruitbetaling van dat deel van de aanschafprijs dat in Amerikaanse dollars zou moeten worden betaald.
151 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, Vervanging F-104, 1974-1975 doos 2. Memo van de adjudant van de minister aan de minister van 18 april 1975
152 Nationaal Archief, kabinet minister-president, toegangsnummer 2.03.01, inventarisnummer 9967. Vertrouwelijke aantekening van drs. J.P. Kieboom aan de minister-president van 27 maart 1975
153 Ibidem, aantekening van drs. T. van de Graaf aan de minister-president, nummer 843 van 21 april 1975
154 Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, collectie Den Uyl map 1147, standpuntbepaling minster EZ in MR met betrekking tot opvolging Starfighter
155 Zie ook 'Lubbers heeft bezwaren tegen aanschaf van F-16'. In: De Telegraaf, 24 april 1975
156 Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, collectie-Den Uyl map 1147. Commentaar Ringnalda op MR-stuk van 16 april 1975
157 Nationaal Archief, Kabinet minister-president, toegangsnummer 2.03,01, inventarisnummer 9967. Telefonisch contact met Klapwijk op 16 april 1975
158 Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, collectie Den Uyl map 1145, verslag telefoongesprek met Klapwijk
159 Nationaal Archief, kabinet minister-president, aantekening van de secretaris-generaal aan de minister-president, nummer 624 van 25 april 1975
160 Nationaal Archief, notulen ministerraad van 25 april 1975
161 'Westduitse minister bezorgt Vredeling een koude douche'. In: Algemeen Dagblad, 29 april 1975. Zie ook 'Duitsland verwerpt Europees vliegtuig'. In: de Volkskrant, 29 april 1975

Noten bij hoofdstuk 12

1 Wim van Eekelen, 'Sporen trekken door strategische jaren'. Meppel 2001, blz. 125
2 De prijsgarantie in de Amerikaanse offerte betrof een bestelling van minimaal honderd toestellen. Zouden minder toestellen worden aangeschaft, dan zou dat tot een prijsverhoging leiden.
3 Dr W.F. van Eekelen, 'Dagboek', z.j. blz. 48. Zie ook Memorandum van Chef DNW aan M van 3 mei 1975, 'Opvolging Starfighter'. Nationaal Archief, Kabinet minister-president, toegangsnummer 2.03.01, inventarisnummer 9967
4 Brief van ambassadeur E.J.W. Barnes aan His Excellency mr. Henk Vredeling, Den Haag 24 april 1975
5 Dr W.F. van Eekelen, 'Dagboek', z.j. blz. 56.
6 Pieter Bootsma en Willem Breedveld, 'De Verbeelding aan de Macht. Het kabinet-Den Uyl 1973-1977' Amsterdam 1999, blz. 204
7 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, vervanging F-104, doos 2, 1975, 'Enige kanttekeningen bij het voorgestelde Mirage F1/M53 programma', A. Hidma, 5 mei 1975
8 Nationaal Archief, Kabinet minister-president, toegangsnummer 2.03.01, inventarisnummer 9967. 'Gesprek met Fokker (hr. Elias) dinsdag 6 mei'
9 Nationaal Archief, notulen ministerraad van 6 mei 1975
10 Interview met Frank W. Campbell, 17 september 2005.
11 Nationaal Archief, notulen ministerraad van 9 mei 1975
12 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, Vervanging F-104, nummer 1005, doos 2, 1974-1976. Brief van de Amerikaanse ambassadeur Kingdon Gould Jr aan His Excellency Henk Vredeling, May 10, 1975
13 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, Vervanging F-104, nummer 1005, doos 2, 1974-1976. Verslag [van mr. L.J. Brinkhorst] besprekingen MP Tindemans met President Giscard en Premier Chirac, nummer 326 van 12 mei 1975
14 General Dynamics, Fort Worth Division, Memo to H.F. Rogers from F.W. Campbell, 'Consortium Situation Event Schedule' van 13 mei 1975.
15 Centraal Archievendepot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, Vervanging F-104, nummer 1005, doos 2, 1974-1976. 'Stand van zaken van het F-16 project dd 12 mei 1975'
16 Nationaal Archief, Kabinet minister-president, toegangsnummer 2.03.01, inventarisnummer 9967. Dossier gesprek president Ford, aantekening nummer 420 van 9 mei 1975 (Amerikaanse opvolger Starfighter)
17 ational Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHAGUE02367 van 10 mei 1975. Vredeling telefoneerde hierover op 10 mei 1975 met Den Uyl, "who said he would be interested in talking about the F-16 question when he was in Washington next week."
18 'Den Uyl noemt gesprek in VS zeer openhartig'. In: NRC Handelsblad, 15 mei 1975
19 Henry Kissinger, 'Years of Renewal', New York 1999, blz. 566. Volgens Kissinger kon Den Uyl zich niet inhouden "from stressing in a professional manner that he was not passing judgement on any particular military operation, but, in principle, he did not consider military force the appropriate way to solve political problems." Zie ook Charles Rutten, 'Aan de wieg van Europa en andere Buitenlandse Zaken'. Amsterdam 2005, blz. 161
20 ANP-bericht, 'Premier Den Uyl: nuttig bezoek', 14 mei 1975
21 Nationaal Archief, Kabinet minister-president, toegangsnummer 2.03.01, inventarisnummer 9967. Aantekeningen van secretaris-generaal D. Ringnalda tijdens de stafbespreking van 26 mei 1975
22 Brief van ir. A. Hidma, Maarn 13 maart 2007
23 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie ambassadeur Spierenburg, map 5. Telegram Vredeling aan minister-president en minister van Buitenlandse Zaken.
24 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, vervanging F-104, nr. 1005, doos 2, 1974-1976. Verslag van een bespreking tussen de ministers van Defensie van België, Denemarken, Noorwegen en Nederland op donderdag 15 mei 1975 in kamer A 107 van het Ministerie van Defensie, Plein 4 te 's-Gravenhage. ('s-Gravenhage 16 mei 1975, GEHEIM-PERSOONLIJK)
25 National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht BRUSSELS04313 van 14 mei 1975

[26] Nationaal Archief, Kabinet minister-president, toegangsnummer 2.03.01, notulen ministerraad van 23 mei 1975
[27] Nationaal Archief, Kabinet minister-president, toegangsnummer 2.03.01, notulen ministerraad van 16 mei 1975
[28] Tweede Kamer, zitting 1974-1975, 13 413, nrs 1-2, blz. 9
[29] Ibidem, blz. 10
[30] 'Minister Vredeling over de keuze voor de F-16'. Radiointerview met KRO Echo, Hilversum 1, 27 mei 1975, 19.41 uur
[31] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg map 6, brief van B.C. Vallières van Avions Marcel Dassault aan mr. D.P. Spierenburg van 3 juni 1975
[32] Ibidem, brief van B.C. Vallières van Avions Marcel Dassault van 3 juni 1975 aan H. Vredeling
[33] Kees Tamboer, 'Spion bij de PvdA'. In: Haagse Post, 21 juni 1975
[34] "Partijraad PvdA gaat praten over aankoop F16'. In: de Volkskrant, 27 mei 1975
[35] 'F-16 voldoet het meeste aan eisen Defensienota'. In: de Volkskrant, 28 mei 1975
[36] Kees Bastianen, 'Uitleg Vredeling ergert PvdA'. In: de Volkskrant, 28 mei 1975
[37] Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, collectie-Den Uyl, map 1145. Brief van Henk Vredeling aan Ed van Thijn van 28 mei 1975
[38] Piet Bouwmeester, 'U weet het niet van mij…'. Den Haag 1991, blz 183
[39] Interview met ir. H. Vredeling, Huis ter Heide 21 september 2005
[40] Interview met kolonel b.d. A.P. de Jong, Baarle Nassau 18 augustus 2006. De Jong meent overigens dat Vredeling die ochtend in Minerva is gezien door een van de directeuren van het ANP. Die zou Peijnenburg hebben ingeseind en er voor hebben gezorgd dat de stukken op het ANP-kantoor in Den Haag (Parkstraat) zouden worden ondertekend.
[41] Piet Bouwmeester, 'U weet het niet van mij…'. Den Haag 1991, blz 183
[42] National Archives, Central Forein Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHA02750 van 30 mei 1975
[43] Interview met ir. H. Vredeling, Huis ter Heide 21 september 2005
[44] Piet Bouwmeester, 'U weet het niet van mij…'. Den Haag 1991, blz 183 en 184
[45] Interview met ir. H. Vredeling, Huis ter Heide 21 september 2005
[46] National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht THEHAGUE02753 van 31 mei 1975
[47] 'Vredeling vaak zoek'. In: De Telegraaf, 4 juni 1975
[48] 'Kan minister Vredeling aanblijven?' Hoofdredactioneel artikel in 'Het Vrije Volk', 4 juni 1975. Zie ook 'Het vliegtuig'. In: de Volkskrant, 3 juni 1975
[49] Bram Stemerdink, Dagboeken. Amsterdam 1986, blz. 66 en 67
[50] Harry van Wijnen, 'Die malle Vredeling' In: Het Parool, 6 juni 1975. Zie ook 'Politieke problemen rond Vredeling'. In: de Volkskrant, 5 juni 1975
[51] Hoofdredactioneel commentaar in NRC Handelsblad, 6 juni 1975
[52] Bram Stemerdink, Dagboeken. Amsterdam 1986, blz. 69
[53] Handelingen Tweede Kamer, 5 juni 1975, blz. 4874, linkerkolom
[54] Ibidem, blz. 4944, middenkolom
[55] Jacques Fahrenfort, 'Het enige dat Vredeling nog had, hebben ze hem ook afgepakt.' In: De Telegraaf, 7 juni 1975
[56] Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, collectie-Tweede Kamerfractie Partij van de Arbeid. Notitie aan de leden van de fractie, F/464 van 14 mei 1975
[57] Kees Tamboer, 'Spion bij de PvdA'. In: Haagse Post, 21 juni 1975
[58] Hans Smits, 'De PvdA is tegen de YF-16, maar vóór Vredeling.' In: Vrij Nederland, 7 juni 1975. Zie ook 'Vredeling: Bijna wat de PvdA wenst'. In: NRC Handelsblad, 28 mei 1975
[59] Handelingen Tweede Kamer, 5 juni 1975, blz. 4885, rechterkolom
[60] Ibidem, blz. 4889, linkerkolom
[61] Ibidem, blz. 4894, linkerkolom
[62] Ibidem, blz. 4896, rechterkolom
[63] Kees Tamboer, 'Spion bij de PvdA'. In: Haagse Post, 21 juni 1975
[64] Handelingen Tweede Kamer, 5 juni 1975, blz. 4912, midden- en rechterkolom
[65] Ibidem, blz. 4918, linker- en middenkolom
[66] Ibidem, blz. 4923, linkerkolom
[67] Ibidem, blz. 4927, linkerkolom

68 Ibidem, blz. 4930 en 4931
69 'Wiegel wil aankoop 102 straaljagers'. In: Algemeen Dagblad, 2 juni 1975
70 Handelingen Tweede Kamer, 5 juni 1975, blz. 4946, linker- en middenkolom
71 National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht BRUSSELS04736 van 28 mei 1975
72 Handelingen Tweede Kamer, 5 juni 1975, blz. 4917, rechterkolom
73 National Archives, Central Foreign Policy Files, Record Group 59, codebericht BRUSSELS04737 van 28 mei 1975
74 Ingemar Dörfer, Arms Deal. The Selling of the F-16. New York 1983, blz. 131
75 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, Vervanging F-104, nr 1005, doos 2, 1974-1975. Bijlage bij brief van de chargé d'affaires van de Amerikaanse ambassade aan His Excellency Ir. H. Vredeling van 5 juni 1975
76 Ingemar Dörfer, Arms Deal. The Selling of the F-16. New York 1983, blz. 152
77 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, Vervanging F-104, nr 1005, doos 2, 1974-1976. Ministerie van Landsverdediging, Studie van de vervanging van de F-104G vliegtuigen. Brussel 9 juni 1975, blz. 36
78 Brief ir. A. Hidma, Maarn 13 maart 2007
79 Interview met ir. H. Vredeling, 21 september 2005

Noten bij hoofdstuk 13

1 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, Vervanging F-104, nr. 1005, doos 2, 1974-1976. Bijlage bij brief van de chargé d'affaires van de Amerikaanse ambassade aan His Excellency Ir. H. Vredeling van 5 juni 1975
2 Ibidem, brief van de minister van Defensie aan Secretary of Defense James R. Schlesinger van 13 juni 1975 (nummer 347.398/5 K Confidential)
3 Nationaal Archief, toegangsnummer 5.020.5114, inventarisnummer 214. Brief van A.P. Clements, Deputy Secretary of Defense, aan Hendricus Vredeling van 30 september 1975
4 De laatste minister van Defensie die zo'n ambtelijk advies meekreeg was Relus ter Beek, die op 9 september 1993 een bezoek bracht aan het Pentagon. "Je denkt toch niet dat ik deze oude koe hier ga bespreken", zo vertrouwde hij enkele van zijn naaste medewerkers toe.
5 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, kabinet minister, 1975, verslagen Politiek Beraad, mapnummer 61, doosnummer 40. Politiek Beraad van 17 juni 1975
6 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, Vervanging F-104, nummer 1005, doos 2, 1974-1976. Nota aan de minister van Defensie van de directeur materieel luchtmacht van 17 juni 1975, nummer 258.000/257.390
7 Nationaal Archief, toegangsnummer 5020.5114, inventarisnummer 211. Brief van de minister van Defensie aan de voorzitter en leden van de ministerraad van 17 juni 1975, nummer 347.398/5 M
8 Nationaal Archief, toegangsnummer 5.020.5114, inventarisnummer 214. 'Rapport. De afdekking van het koersrisico op het F-16 contract.' Ministerie van Financiën, ministerie van Defensie 8 september 1975
9 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, directie materieel luchtmacht, doos 139, 1975-1977, bundel 257.390. Brief van de minister van Defensie aan de minister van Financiën van 14 november 1975 (nummer 347.398/6 Z). Zie ook Nationaal Archief, toegangsnummer 5.020.5114, inventarisnummer 214. Aantekening van secretaris-generaal Peijnenburg aan minister Vredeling van 9 oktober 1975 (nummer 2534/75).
10 Interview met commodore b.d. ir A. Hidma, Maarn 21 januari 12005
11 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, Vervanging F-104, nummer 1005, doos 3 1974-1976. Nota aan de minister van Defensie van de directeur materieel luchtmacht van 25 juni 1975, nummer 258.390/254.421
12 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg, map 4. Verslag van de achttiende vergadering op 8 juli 1975 van de Interdepartementale Werkgroep vervanging F-104G vliegtuigen.

[13] Ibidem, kabinet minister, vervanging F-104, nummer 1005, doos 2 1974-1976. Notitie [van de directeur materieel luchtmacht van 4 september 1975] naar aanleiding vergadering inzake 'Europees vliegtuigbeleid' op 3 september 1975 van 4 september 1975 (CONFIDENTIEEL)
[14] Ibidem, Kabinet minister, vervanging F-104, nummer 1005, doos 3 1974-1976. Verslag van de twintigste vergadering op 28 oktober 1975 van de Interdepartementale Werkgroep vervanging F-104G vliegtuigen.
[15] Ibidem, Verslag van de vijfentwintigste vergadering op 16 september 1976 van de Interdepartementale Werkgroep vervanging F-104G vliegtuigen.
[16] General Dynamics, Fort Worth Division, Memo FWC76-8, 9 February 1976, 'The Netherlands Situation'.
[17] Han J. Hansen, 'Nederlands aandeel F-16 blijft onzeker'. In: de Volkskrant van 24 februari 1976
[18] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, Kabinet minister, vervanging F-104, nummer 1005, doos 3, 1974-1976,. Verslag van de zesentwintigste vergadering op 4 november 1976 van de Interdepartementale Werkgroep vervanging F-104G vliegtuigen.
[19] Tweede Kamer, zitting 1977-1978, 14 800 hoofdstuk X, nr 20, blz. 10. Aantekening over de stand van zaken van het F-16 programma (dd 22 februari 1978).
[20] Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, collectie-ambassadeur Spierenburg, map 3. Bijlage B bij het Verslag van de zevenentwintigste vergadering van de Interdepartementale Werkgroep Vervanging F-104G vliegtuigen.
[21] 'Fokker niet ontevreden over aandeel in bestelde jager F-16'. In: NRC Handelsblad van 2 juni 1976
[22] Interview met commodore b.d. ir. A. Hidma, Maarn 21 januari 2005
[23] Commodore ir. A. Hidma, 'De F-16-aanschaffingen'. In: Militaire Spectator, 1983, blz. 300
[24] Tweede Kamer, zitting 1977-1978, 14 800, hoofdstuk X, nr. 27, blz. 8. Situatierapport betreffende de optie op 18 van de 102 F-16 vliegtuigen voor de Koninklijke luchtmacht
[25] Interview met commodore b.d. ir. A. Hidma, Maarn 21 januari 2005
[26] Tweede Kamer, zitting 1977-1978, 14 800, hoofdstuk X, nr. 27, blz. 8. Situatierapport betreffende de optie op 18 van de 102 F-16 vliegtuigen voor de Koninklijke luchtmacht
[27] Luitenant-kolonel ir. A. Hidma, 'Enkele aspecten van de keuze van de opvolger F-104G'. In: Mars in Cathedra, nr 29, 1975, blz. 1267
[28] Tweede Kamer, zitting 1977-1978, 14 800 hoofdstuk X, nr. 14, blz. 7.
[29] Interview met dr. W.F. van Eekelen, Den Haag 25 oktober 2004
[30] Handelingen Tweede Kamer, 16 februari 1976, blz. 914, rechterkolom
[31] Nationaal Archief, kabinet minister-president, toegangsnummer 2.03.01, notulen ministerraad van 21 april 1978
[32] Ibidem, inventarisnummer 10.788. Situatierapport F-16, 16 mei 1978 (nummer 347.398/12 I)
[33] Tweede Kamer, zitting 1977-1978, 4 800, hoofdstuk X, nr. 27, blz. 10. Situatierapport betreffende de optie op 18 van de 12 F-16 vliegtuigen voor de Koninklijke luchtmacht
[34] Ibidem, blz. 6
[35] Commodore ir. A. Hidma, 'De F-16-aanschaffingen'. In: Militaire Spectator, 1983, blz. 300-301
[36] Nationaal Archief, kabinet minister-president, toegangsnummer 2.03.01, inventarisnummer 9968. Verslag van de eerste vergadering van de Interdepartementale Werkgroep Vliegtuigen gehouden op 29 oktober 1979
[37] Ibidem, Situatierapport met betrekking tot de aanvulling en de vervanging van jagerbommerwerpers in de Koninklijke luchtmacht, blz. 4
[38] Ibidem, blz. 15
[39] Ibidem, blz. 17: "Van een coproductie vervolgbestelling van de Europese partnerlanden komt uiteraard ook 12 procent van de opdrachtwaarde in Nederland terecht."
[40] Ibidem, Verslag van de eerste vergadering van de Interdepartementale Werkgroep Vliegtuigen gehouden op 29 oktober 1979
[41] Ibidem, Situatierapport met betrekking tot de aanvulling en vervanging van jagerbommenwerpers in de Koninklijke luchtmacht, blz. 10
[42] Jelle Zijlstra, 'Per slot van rekening. Memoires.' Amsterdam 1992, blz. 216-217
[43] Ministerie van Algemene Zaken, notulen ministerraad van 21 maart 1980
[44] Tweede Kamer, zitting 1979-1980, 15 800 hoofdstuk X, nr. 38, blz. 4. Verslag van een mondeling overleg op 16 april 1980
[45] Ibidem, blz. 7
[46] Ibidem, blz. 8. Zie ook Tweede Kamer, zitting 1979-1980, 15 800 hoofdstuk X, nr. 42

47 Centraal Archieven Depot van het ministerie van Defensie, kabinet minister, vervanging F-104G, nummer 1005, doos 2, directeur materieel luchtmacht, nummer 276.549/267.006 van 3 september 1976. Briefing Luchtmachtraad 20 juli 1976
48 Ibidem
49 Eerste Kamer, zitting 1977-1978, 14 800 hoofdstuk X, nr 56a, antwoord op vraag 29, 30 en 152
50 Boyd D. Sutton, John R. Landry, Malcolm B. Armstrong, Howell M. Estes III and Wesley K. Clark, 'Deep Attacks Concepts and the Defence of Central Europe'. In: Survival, Volume XXVI, Number 2, March/April 1984, blz. 51
51 H.W.M. Satter, W. Breeschoten en B.A.C. Droste, 'Koninklijke luchtmacht en jachtvliegtuigen. Een lange-termijn visie.' In: Militaire Spectator, 1/1986, blz. 6
52 Ibidem, blz. 7
53 Generaal-majoor drs. D. Altena, 'Evaluatie van het materieelproject aanschaf van het F-16 wapensysteem'. Den Haag 23 december 1993. Directie materieel Koninklijke luchtmacht, nummer M93079249/324, blz. 26
54 Ibidem, blz. 36. De Tweede Kamer werd op 1 december 1980 ingelicht over "een vergroting van de capaciteit van het air-conditioning systeem in het vliegtuig, het versterken van spanten in de luchtuitlaat en het leggen van bedrading op moeilijk toegankelijke plaatsen. Tweede Kamer, zitting 1980-1981, 16 400, hoofdstuk X, nr. 25, blz. 7. Brief aan de Tweede Kamer van 1 december 1980
55 Interview met dr. F. Zuijdam, Den Haag 7 maart 2006
56 Interview met luitenant-generaal b.d. M.G. Geschiere, Wassenaar 24 februari 2006
57 Interview met commodore b.d. ir. A. Hidma, Maarn 21 januari 2005
58 Tweede Kamer, zitting 1979-1980, 15 800 hoofdstuk X, nr. 38, blz. 5, 14 en 15
59 Generaal-majoor drs. D. Altena, 'Evaluatie van het materieelproject aanschaf van het F-16 wapensysteem'. Den Haag 23 december 1993. Directie materieel Koninklijke luchtmacht, nummer M93079249/324, blz. 26. De evaluatie van generaal-majoor Altena vormt de kern van de op 15 december 1994 aan de Tweede Kamer aangeboden evaluatie van het F-16 project. Tweede Kamer, zitting 1994-1995, 23 900 hoofdstuk X, nr. 30
60 Tweede Kamer, zitting 1983-1984, 18 100 hoofdstuk X, nr. 27. Brief van de staatssecretaris van Defensie aan de voorzitter van de Vaste Commissie voor Defensie van de Tweede Kamer
61 De Tweede Kamer werd hierover pas in de memorie van toelichting bij de begroting voor 1989 ingelicht.
62 Kolonel H.W.M. Satter, 'De Koninklijke Luchtmacht.' In: Jaarboek Vrede en Veiligheid 1987, blz. 86
63 Tweede Kamer, zitting 1985-1986, 17 980, nr. 42. Brief van de minister van Buitenlandse Zaken en van de minister van Defensie aan de Tweede Kamer van 1 november 1985
64 Generaal-majoor drs. D. Altena, 'Evaluatie van het materieelproject aanschaf van het F-16 wapensysteem'. Den Haag 23 december 1993. Directie materieel Koninklijke luchtmacht, nummer M93079249/324, blz. 36
65 Bart van der Klaauw, 'Europeaan als opvolger van de F-16?' In: Onze Luchtmacht, februari 1986
66 Ko Colijn en Paul Rusman. 'Staten-Generaal'. In: Transaktie, 1/1985, blz. 115
67 Tweede Kamer, zitting 1988-1989, 20 800 hoofdstuk X, nr. 2, blz. 71 en verder
68 In 1988 deelde staatssecretaris Van Houwelingen de Tweede Kamer mee dat de levensduurverlenging van de F-16 "in het bijzonder gaat om de vliegtuigelektronica. Het geplande wapenpakket zal hierdoor geen belangrijke wijzigingen ondergaan." Antwoord op vraag 108 van de Tweede Kamer, zitting 1988-1989, 20 800 hoofdstuk X, nr. 19
69 Koninklijke luchtmacht, directie materieel, DMP-document E project 'aanschafvan het F-16 wapensysteem', nummer M93079249/324 van 23 december 1993 en Brief van de staatssecretaris van Defensie aan de Tweede Kamer van 15 december 1994, Tweede Kamer, Zitting 1994-1995, 23 900 X, nr 30
70 Defense Almanac, Defense Department, www.defenselink.mil. Het gaat hierbij om de F-16C/D
71 Ingemar Dörfer, 'Arms Deal. The Selling of the F-16.' New York, 1986 blz. 206
72 Tweede Kamer, zitting 1974-1975, 13 413 hoofdstuk X, nrs. 1-2, blz. 11
73 Tweede Kamer, zitting 1993-1994, 23 219, nrs. 1-2, blz. 47. Jaarverslag 1993 van de Algemene Rekenkamer
74 Ibidem
75 Tweede Kamer, zitting 1983-1984, 18 100 hoofdstuk X, nr. 27

[76] Tweede Kamer, zitting 1993-1994, 23 210, nrs 1-2, blz. 45. Jaarverslag 1993 van de Algemene Rekenkamer
[77] Ibidem, blz. 49
[78] Ibidem, blz. 49
[79] Tweede Kamer, zitting , 21 705, nr 2, blz. 94 en 95
[80] Ko Colijn en Paul Rusman, 'Staten-Generaal'. In: Transaktie 1988/2. De aankoopkoers was in 1986 2,58 gulden per termijndollar, de actuele dollarkoers in 1992 was 1,50 gulden
[81] Ministerie van Algemene Zaken, notulen ministerraad van 16 en 17 juli 1981. Het ging om de brief van de minister van Defensie van 13 juli 1981 (nummer 81/004/1528).
[82] Ibidem, notulen ministerraad van 4 december 1981
[83] Ibidem, notulen ministerraad 3 en 6 december 1982
[84] Ibidem, notulen ministerraad 10 december 1982 en notulen ministerraad 11 november 1983
[85] Tweede Kamer, zitting 1994-1995, 23 900 hoofdstuk X, nr. 30, blz. 8. Brief van de staatssecretaris van Defensie aan de Tweede Kamer
[86] Tweede Kamer, zitting 1993-1994, 23 210, nrs 1-2, blz. 48. Jaarverslag 1993 van de Algemene Rekenkamer. Wel constateerde de Algemene Rekenkamer in een onderzoek van de Rekenkamers uit de vijf landen van het samenwerkingsverband dat "de uiteindelijke vliegtuigstuks-prijs van het initiële programma van 998 vliegtuigen voor vijf landen op 30 juni 1996 5,819 miljoen dollar bedroeg in het prijspeil 1975, hetgeen lager is dan de in het oorspronkelijke MoU vastgelegde not-to-exceed-prijs van 6,091 dollar." Tweede Kamer, zitting 1998-1999, 26 253, nr. 1
[87] Luitenant-kolonel A.P. Okkerman, 'Verdere ontwikkeling van het F-16 wapensysteem.' In: Militaire Spectator juni 1986, blz. 140
[88] Donald Stevens, 'The Next-Generation Attack Fighter: Affordability and Mission Needs'. Rand Corporation Santa Monica 1997, blz. 2
[89] H.W.M. Satter, W. Breeschoten en B.A.C. Droste, 'Koninklijke luchtmacht en jachtvliegtuigen. Een lange termijnvisie.' In: Militaire Spectator januari 1986, blz. 8
[90] Brief van de staatssecretaris van Defensie aan de Tweede Kamer van 18 augustus 2000, antwoord op vraag 52
[91] Ibidem, antwoord op vraag 66
[92] Brief van de staatssecretaris van Defensie aan de Tweede Kamer van 6 maart 2002, antwoord op vragen 14, 126 en 132.
[93] 'Ogden ALC delivers first Falcon STAR F-16' AFMC News Service Release 0215, February 9, 2004
[94] Handelingen Tweede Kamer, antwoorden van de staatssecretaris van Defensie op vragen van het lid Eijsink, 5 oktober 2007

Noten bij hoofdstuk 14

[1] Zie Geert Teisman, 'Complexe besluitvorming', met name blz. 5 e.v. en Erik-Hans Klijn en Geert Teisman, 'Besluitvorming in beleidsnetwerken: Een theoretische beschouwing over het analyseren en verbeteren van beleidsprocessen in complexe beleidsstelsels.' In: Beleidswetenschap, nr 1, 1992 blz. 33
[2] Jouke de Vries, 'Infrastructurele projecten komen zelden alleen, maar bijna altijd in bataljons. Politiek-bureaucratische besluitvorming over infrastructuur.' In: Het achttiende Jaarboek voor het democratisch socialisme. De inrichting van Nederland. Amsterdam, 1997, blz. 66
[3] Ibidem
[4] E.H. Klijn en J.F.M. Koppenjan, 'Beleidsnetwerken als theoretische benadering'. In: Beleidswetenschap 1997/2, blz. 155
[5] Jorge I. Domínguez, 'Technopols. Freeing Politics and Markets in Latin America in the 1990s'. Pennsylvania 1997, blz. 29
[6] Ibidem, blz. 5
[7] Jane Kelsey, 'The New Zealand Experiment. A World Model for Structural Adjustment?' Wellington 1997 en Peter Clancy, 'The New Zealand Experiment: A Canadian Perspective'. Publicatie van de Waikato University, z.j. Kelsy is beslist geen aanhangster van 'technopols'. Haar boek bevat een 'manual for counter-technopols'.

[8] Jouke de Vries, 'Infrastructurele projecten komen zelden alleen, maar bijna altijd in bataljons. Politiek-bureaucratische besluitvorming over infrastructuur.' In: Het achttiende jaarboek van het democratisch-socialisme. De Inrichting van Nederland.' Amsterdam 1977, blz. 82

[9] Jorge I. Domínguez, blz. 18

[10] Ibidem

[11] Robert A. Dahl, 'On democracy'. New Haven 2000, blz. 70

[12] Interview met luitenant-generaal b.d. M.G. Geschiere, Wassenaar 24 april 2006. Luitenant-generaal M.G. Geschiere was van 1976 tot 1981 chef van de luchtmachtstaf.

[13] Graham T. Allison, 'Essence of Decision. Explaining the Cuban Missile Crisis.' Boston 1971, blz. 176

[14] Commodore b.d. ir. A. Hidma, luitenant-generaal b.d. ir. H.K. Stokla, commodore ir. W.A.M. Melis, luitenant-generaal b.d. C. Baas, generaal-majoor b.d. D.J. van der Kaa, generaal-majoor b.d. H.G. Traast, generaal-majoor b.d. A.J. Meulenbroek, luitenant-generaal b.d. M.G. Geschiere, generaal b.d. A.W.J. Wijting

[15] Robert A. Dahl, 'On Democracy'. New Haven 1998, blz. 113