WYNIA'S WEEK

Franse arrogantie tegen Duitse stijfheid: grootste wapenproject van Europa (100 miljard) flopt

Posted on 8 januari 2026 by Eric Vrijsen

Het 'vlaggenschip' van Europa's toekomstige defensie moest het worden: een gevechtsvliegtuig van de zesde generatie met bijbehorende drones en datasystemen. Het grootste bewapeningsproject van de Europese Unie zou – optimistische schatting – 100 miljard euro gaan kosten. Maar het is gesmoord in voortdurende onenigheid tussen Fransen en Duitsers.

Geen gebrek aan politieke retoriek, maar wel aan industriële contracten. 18 December 2025 was de fatale datum en die werd niet gehaald. Het gaat hier om FCAS: *Future Combat Air Systems*. Of zoals de Fransen zeggen: SCAF, *Système de Combat Aérien du Futur*. Het plan voorziet in de ontwikkeling van een Europees jachtvliegtuig waarvan het prototype over drie jaar toonbaar dient te zijn. Over veertien jaar zou het Europese toestel operationeel moeten worden, zodat het de Franse *Rafale* en de Brits-Duits-Italiaans-Spaanse *Eurofighter Typhoon* kon vervangen.

In 2017 lanceerden toenmalig Bondskanselier Angela Merkel en president Emmanuel Macron het gezamenlijke project. Maar nu vegen Bondskanselier Friedrich Merz en diezelfde Macron de scherven bij elkaar. Maandenlang overleg tussen industriëlen, diplomaten, generaals en bewindslieden heeft niet mogen baten. Het was *Chefsache* geworden, maar ook de Duitse regeringsleider en het Franse staatshoofd bereikten geen akkoord.

In mineur

De ruzie werd alleen maar erger. Zelfs toen de Amerikaanse president Donald Trump in zijn veiligheidsstrategie expliciet optekende dat Europa geopolitiek werd afgeschreven, kwamen de belangrijkste EU-spelers niet tot een afspraak. Zonder contract kunnen bedrijven geen wapensystemen ontwikkelen. Eenvoudig omdat banken en andere financiers dan geen geld steken in de research naar vliegtuigmotoren, sensoren of *combat clouds.* Het Europese vlaggenschip eindigt in mineur.

Europa moest met FCAS naar een jachtvliegtuig van de 'nieuwe generatie'. De onenigheid hierover tussen Duitsland en Frankrijk zegt alles over de wankele basis van een Europese defensie. Niemand wil aan het technologische infuus van de Verenigde Staten blijven hangen, maar Europa heeft geen soepel werkend security eco-systeem. Lange tijd werd kritiek geleverd op het Amerikaanse 'militair-industriële complex', maar Europa merkt nu wat het is om zo'n complex níet te hebben: de grootste EU-lidstaten stoeien met elkaar over hun industriële belangen en dat verlamt alles.

FCAS werd in 2017 bedacht als een kongsi van het Franse Dassault (bouwer van de Rafale en de Mirage), het multinationale Airbus (bouwer van de Eurofighter Typhoon) en het Spaanse Indra Sistemas (wapensystemen en datatechnologie).

Dassault is puur Frans. Het is de hofleverancier van de Franse luchtmacht en het levert de jagers voor de *Force de Frappe*, de Franse atoomraketten. Die beschermen – eerlijk is eerlijk – ook de rest van Europa als de Russen het op hun heupen krijgen en Washington het oude continent laat stikken.

Duitse vakbond wil niet met Dassault

Airbus is een inter-Europees conglomeraat. Van het aandelenkapitaal is 10,9 procent eigendom van de Franse staat, 10,8 procent van de Duitse Bondsrepubliek en 4,1 procent van de Spaanse overheid. Het concern is juridisch in Leiden gevestigd. De feitelijke hoofdvestiging bevindt zich in Blagnac, vlakbij Toulouse in Zuid-Frankrijk. De productiefaciliteiten voor de Eurofighter zijn vooral in Duitsland te vinden. Het zijn de restanten van het roemruchte DASA, de vliegtuigtak van Daimler-Benz. In de jaren negentig nam DASA het Nederlandse Fokker over, maar later werd het concern zelf opgegeten en ging het verder als het Duitse deel van Airbus. Het hoofdkwartier van de Airbus Defensieafdeling staat in Manching, vlakbij München.

Vandaar dat de Duitse regering zich vooral ontpopt als pleitbezorger van Airbus, terwijl vanuit Parijs wordt gehamerd op de belangen van Dassault. Het oorspronkelijke plan was dat Frankrijk, Duitsland en Spanje elk een derde van het FCAS-project zouden uitvoeren. Volgens Duitse bronnen eist Dassault 80 procent van het werk op. De Franse topambtenaar Emmanuel Chiva (Algemeen Gedelegeerde voor Bewapening, dat wil zeggen de man die voor de Franse Defensie de wapens inkoopt) ontkende echter dat Dassault 80 procent wil hebben. Het was slechts 51 procent, verklaarde hij tijdens een parlementaire hoorzitting in Parijs.

De belangrijke Duitse vakbond IG Metall (2 miljoen leden) dreigde in een brief aan de Bondsregering niet meer aan het FCAS-project te willen meewerken. Eerst moest Dassault eruit worden gegooid. Dat is een wens die een regering met de socialistische SPD niet zomaar kan negeren en een SPD-minister van Defensie, Boris Pistorius, al helemaal niet.

Architect en hoofdaannemer

In 2022 voerden Duitsland en Frankrijk ook al een gevecht over FCAS. Toen trok Dassault aan het langste eind. Topman Eric Trappier riep zichzelf uit tot ‘architect en hoofdaannemer’ van het bewapeningsproject en zei: ‘Het is geregeld. We hebben een akkoord met Airbus.’ Hij doet dergelijke uitspraken liefst in interviews met dagblad *Le Figaro*. Dat werkt altijd, want de krant is eigendom van het Dassault-concern, net als wijnhuis Dassault (voor de betere Saint-Emilion), een gerenommeerd veilinghuis, afvalverwijderaar/watermanager Veolia, een vooraanstaande Franse softwareleverancier en wat niet al. Kortom, Dassault is

gewoon Frankrijk en dus kan Trappier doordrukken. Zijn regering volgt.

Deze zomer probeerde hij het opnieuw. Hij verklaarde dat 'je voor het beste vliegtuig nu eenmaal de beste leverancier moet kiezen'. En dat was niet Airbus. De nieuwe Franse defensieminister Catherine Vautrin zei het hem na. Vlak na weer een crisisberaad in Berlijn, verklaarde ze doodleuk dat Duitsland de capaciteit mist om een nieuwe straaljager te ontwikkelen. 'Zoiets gaat niet van vandaag op morgen.'

Het is verleidelijk de huidige impasse, zeg maar gerust de teloorgang van het bewapeningsproject, te wijten aan Franse arrogantie. Zelfs Franse ambtenaren geven toe dat Dassault-chef Trappier niet bekend staat als iemand met uitzonderlijke diplomatieke gaven. Maar de oorsprong van het conflict zit veel dieper. Alles begon met de fraaie retoriek van Merkel en Macron rond een Europees project. Ze dachten niet na over het vliegtuigtype dat ze eigenlijk wilden hebben. Ja, 'nieuwe generatie'. Maar dan...

Jachtvliegtuigen worden ontworpen om decennialang dienst te doen en dat kan alleen als de bewapeningssystemen voortdurend worden gemoderniseerd. Bestaande vliegtuigen krijgen telkens nieuwe sensoren, wapens en vooral software. Maar op een zeker moment kan dat niet meer. Het opeenstapelen van modificaties en elektronische omleidingsroutes, maakt het systeem storingsgevoelig. Het wapenplatform wordt zo complex dat je mankementen niet meer kunt vinden en dus moeilijk kunt herstellen. Zo ontstaat de behoefte aan een gevechtstoestel van 'de nieuwe generatie'.

Nu al te laat voor de zesde generatie

De F-16 was een toestel van de vierde generatie: supersnel, beweeglijk en daardoor minder kwetsbaar voor de Russische raketten uit de jaren tachtig. Opvolger F-35 Joint Strike Fighter is van de vijfde generatie: het is tamelijk onzichtbaar voor vijandelijke radar ('stealth') en bovendien functioneert het in de moderne informatieoorlog. De F-35 hangt als een knooppunt van dataverkeer boven het slagveld en voorziet ook de grondtroepen van informatie. 'Vliegend internet,' zeggen militairen. En: 'Degene die het meeste weet, wint de oorlog.'

Een volgende, zesde generatie jachtvliegtuigen moet kunnen werken met Artificial Intelligence, waarbij het systeem doelwitten selecteert, drones kan aansturen en autonoom gevechtstaken uitvoert. Het idee is dat een onbemand vliegtuig (de *loyal*

wingman) vooropgaat in de strijd om de risico's voor de jachtvlieger te beperken. Sterker, een horde onbemande vliegtuigen vormt de voorhoede. Die zwerm wordt aangestuurd door de gevechtsvlieger of door de kunstmatige intelligentie in het jachtvliegtuig. De benodigde data bevinden zich in de *combat cloud*.

De zesde generatie gevechtsjagers laat nog minstens 15 jaar op zich wachten, maar zelfs dat gaan Frankrijk en Duitsland niet halen. Dan hadden ze acht jaar geleden meteen moeten beginnen met de research en ontwikkeling. De Amerikanen zeggen overigens dat ze in 2029 een prototype kunnen laten vliegen, maar leverancier Boeing heeft al eens vaker zijn neus gestoten.

Vliegdekschip

Frankrijk en Duitsland zijn sinds 2017 bezig met FCAS Fase 1, maar alle praatjes over 'nieuwe generatie' verbloemen dat ze twee verschillende vliegtuigen wensen. De Fransen willen een relatief lichte zesde generatie jager, die ook vanaf vliegdekschip Charles de Gaulle – het grootste marineschip van Europa – moet worden ingezet. Frankrijk bouwt momenteel een tweede vliegdekschip, dus is het logisch dat daar straks ook de nieuwste vliegtuigen landen en opstijgen. Verder heeft Frankrijk behoefte aan een jachtvliegtuig dat overweg kan met de toekomstige nucleaire raket, de ASN4G.

De Duitsers zijn veel defensiever ingesteld dan de Fransen. Zij willen geen vliegdekschepen of atoomraketten. Zij wensen zich een zesde generatie jachtvliegtuig dat het Midden-Europese luchtruim kan verdedigen. Langdurige inzet, dus het toestel mag aan de zware kant zijn. Duitsland loopt voorop met de ontwikkeling van landmachtmaterieel – het Main Ground Combat System, in de wandelgangen het 'Panzerproject' – en daarom wil Berlijn ook fors meebetalen aan het Europese luchtmachtproject FCAS. Maar het moet niet te gek worden, natuurlijk. De Duitsers hebben natuurlijk geen zin om Franse hoogmoed te financieren.

Bedremmeld Spanje

Het conflict over FCAS is een botsing van de Franse martiale tradities en de Duitse pantserverdediging. Het is ook een confrontatie tussen twee totaal verschillende politieke culturen: de nationale reflex in Parijse achterkamers tegenover de taaiheid van Berlijn met zijn hypercorrecte, risicomijdende procedures. Beide regeringen zijn sterk pro-Europees en omarmen het idee van geopolitieke soevereiniteit, maar ze

voelen ook de opkomst van rechtse protestpartijen in hun landen. In Frankrijk heeft Marine Le Pen (Rassemblement National) zich deze zomer krachtig uitgesproken tegen het half Duitse FCAS. Zij verkiest een volledig Frans project: Dassault.

Spanje zit er een beetje bedremmeld bij. Na een recente crisisvergadering in Berlijn, liet het Franse ministerie van Defensie weten dat 'de landen zich opnieuw hadden verplicht aan het project en dat de voorwaarden voor een nieuwe fase in studie worden genomen'. Het Spaanse ministerie kwam met een vergelijkbare boodschap: 'We blijven doorwerken aan Europese strategische autonomie.' In Berlijn hield het defensieministerie de kaken op elkaar: 'Het overleg was vertrouwelijk.' Geen akkoord, dus.

De hoop was dat Merz en Macron en marge van de laatste EU-top een deal zouden bereiken. Maar dat is klaarblijkelijk niet gebeurd. Per 18 december had Fase 2 van FCAS moeten beginnen met het beschikbaar stellen van 5 miljard euro voor research en ontwikkeling. Maar die deadline verstreek. Je weet natuurlijk niet wat Merz en Macron nog uit hun hoge hoeden toveren, maar vooralsnog stopt het project.

Duitsland praat inmiddels met Zweden over een samenwerking tussen Airbus en Saab, bouwer van de Saab Gripen. Italië nodigde Duitsland uit om in het Global Combat Air Programme te stappen. Dat is een project van de Britten (British Aerospace), Japanners en Italianen om de afhankelijkheid van Amerikaanse militaire technologie te doorbreken en zelf een jager van de nieuwe generatie te ontwerpen. Er gaan ook geruchten over voortzetting van FCAS met niet één, maar twee vliegtuigtypes. In Parijs verklaarde Dassault-chef Eric Trappier nogal afgemeten dat 'hierover met mij niet is gesproken'. Tja, dan weten we het wel.

En Nederland?

En Nederland? Dat heeft al zijn kaarten gezet op de F-35 Joint Strike Fighter. Nederland stond sinds het jaar 2000 vooraan als Europees deelnemer aan het project voor een vliegtuig van de vijfde generatie en plukt daar nu de militaire en economische vruchten van. Maar hoe lang nog?

Gezien de nieuwe Veiligheidsstrategie van de Amerikanen staat het niet vast dat Washington de F35's van kleine, Europese bondgenoten tot in lengte van decennia wil blijven voorzien van technisch-militaire updates. De Verenigde Staten zijn volop

bezig met het Next Generation Air Dominance Programme dat zowel de US Air Force als de US Navy van nieuwe, zesde generatie jagers moet voorzien. Het ligt niet voor de hand dat Nederland daarbij kan aansluiten.

Wynia's Week *verschijnt 156 keer per jaar en wordt* ***volledig mogelijk gemaakt*** *door de donateurs. Doet u mee, ook in het nieuwe jaar?* ***Doneren kan zo*** *www.wyniasweek.nl/doneren/.* ***Hartelijk dank!***