



Houthi-aanvallen bewijzen eens te meer: IMEC is een geopolitieke must voor Europa



Regio Update Europa en Middellandse zee | Geopolitieke geldingsdrang van de Houthi's

De Houthi's brachten de vrachtschepen Magic Seas en Eternity C met zeedrones en raketten tot zinken in de Rode Zee. Zij wilden zich internationaal laten gelden na de verzwakking van Iran. Ook binnenlands ongenoegen in Jemen over het Houthi-bewind lijkt belangrijk te zijn geweest in de toedracht van de aanval. Door op te staan voor 'de Palestijnse zaak' hopen de Houthi's ook de binnenlandse legitimiteit van het regime te versterken.

De precieze rol van Iran in de nieuwste Houthi-aanvallen blijft wel ongewis. Enerzijds moedigde het de Houthi's begin mei juist aan een wapenstilstand met de VS te sluiten, in ruil voor Amerikaanse terugtrekking uit het Rode Zeegebied. Anderzijds is het mogelijk dat het Ayatollah-regime de druk op nucleaire onderhandelingen met de VS wilde opvoeren, na de Israëlisch-Amerikaanse aanval op Iran in juni.

Westerse interventies schieten tekort

Het slagen van de aanval maakt in ieder geval duidelijk dat de Westerse interventies tekortschieten. Naast de Houthi-VS wapenstilstand blijken de kleinschalige maritieme EU-missie Aspides en de bombardementen van de VS, VK en Israël niet voldoende om van de Rode Zee een veilige haven te maken. Aspides schiet met de beschikbaarheid van gemiddeld minder dan één oorlogsschip per dag volstrekt tekort om handelsschepen in de Rode Zee te beschermen.

Daarnaast combineren de Houthi's guerrilla-tactieken - zoals het decentraliseren van macht, mensen en middelen - met geavanceerde wapensystemen en een functionele bureaucratie. Dat maakt het welhaast onmogelijk hen met bombardementen een genadeslag toe te brengen - grondtroepen zijn dan noodzakelijk.

Kortom, de Houthi's blijven de Rode Zee onveilig maken, ondanks de Westers ingrijpen. De aanvallen waren zorgvuldig getimed. De eerste Houthi-aanvallen eind 2023 lieten het vrachtverkeer met maar liefst 60% afnemen - van zo'n 72 à 75 schepen per dag tot 20 à 23 op het dieptepunt in de zomer 2024. Nadien herstelde het zich tot 36 à 37 schepen per dag in juni 2025. Zeker sinds de wapenstilstand tussen de Houthi's en de VS in mei, overwogen verschillende rederijen een terugkeer naar de Rode Zee. Door de nieuwste Houthi-aanvallen hebben zij die ambitie laten varen.

Duurbetaalde handelsoptocht voor Europa

De verzekeringspremies voor passage door de Rode Zee zijn inmiddels gestegen van 0,3% tot 1% van de vrachtwarde van een schip. Sommige verzekeringsmaatschappijen weigeren zelfs dekking, terwijl veel rederijen de Rode Zee inmiddels mijden. Een pijnlijke gewaarwording, daar zo'n veertig procent van de Europese handel en voor zo'n duizend miljard euro aan vracht per jaar door de Rode Zee verscheept werd tot oktober 2023. De alternatieve handelsroutes zijn duurder, minder duurzaam en laten de aanvaartijd flink oplopen. Met inflatie en minder robuuste productieketens in Europa tot gevolg.

Michel Michaloliakos

Geopolitiek analist Europa/ Middellandse zee





Een duurbetaalde handelsoptwrichting voor Europa, een goedkoop chantagemiddel voor de Houthi's. Het tekent de veranderende machtsbalans in het Midden-Oosten. De onrust in de Rode Zee legt de grote Europese geo-economische kwetsbaarheid bloot. Desondanks kennende Rode Zee en het Suezkanaal een lage prioriteit op de politieke agenda, die wordt gedomineerd door Oekraïne.

Hoe begrijpelijk dat ook moge zijn, Europa kan het zich niet permitteren een marginale rol te spelen in de veiligheidsarchitectuur van onze belangrijkste handelsroutes. De veiligheidsarchitectuur hangt overigens samen met de nieuwe veiligheidsorde die zich in het Midden-Oosten aftekent, waar Europa eveneens schittert door afwezigheid.

IMEC een geopolitieke must

Europa moet een architect worden van de veiligheidsarchitectuur van bestaande handelsroutes en van het creëren van nieuwe, zeker nu de VS zich als regionale 'security provider' onbetrouwbaar toont. IMEC (India-Middle East-Europe-economic Corridor) geldt daarbij als de belangrijkste kandidaat voor een nieuwe handelsroute. IMEC is een geopolitiek megaproject dat India, het Midden-Oosten en Europa met elkaar moet verbinden: economisch, digitaal en qua energie-infrastructuur.

Oost-westwaarts loopt IMEC overzees van India tot de Verenigde Arabische Emiraten, om zijn weg via het spoor te vervolgen door Saoedi-Arabië en Jordanië naar Israël, waarna de overzeese eindbestemming in Griekenland, Italië en/of Frankrijk bereikt wordt. IMEC werd als alternatief voor de Chinese Belt and Road Initiative (BRI) gepresenteerd op de G20-top in september 2023. BRI moge dan de oorspronkelijke reden zijn geweest voor IMEC; laat de Houthi's de aanleiding zijn om het tempo van de ontwikkeling flink op te voeren.

IMEC krijgt weliswaar op grond van de financiële en economische haalbaarheid de nodige kritiek te verduren. Desondanks wijzen voorstanders juist op de mogelijke 30% lagere transportkosten en 40% kortere transportduur dan het alternatief door de Rode Zee en het Suezkanaal. Europa heeft in deze geopolitieke context eigenlijk geen andere keuze dan voorstander, pleitbezorger en initiatiefnemer te zijn.

IMEC biedt niet alleen robuustere handelsroutes, maar zorgt ook voor een stevige verankering in de nieuwe geo-economische orde. Daarom moet Europa zijn financiële en economische slagkracht aanwenden om IMEC van de grond te krijgen, gevolgd door de opbouw van een gezamenlijke veiligheidsarchitectuur door de deelnemende landen.

Europa uitleveren aan de grillen van de Houthi's, Iran of Erdogan getuigt van een geopolitieke apathie die wij ons niet kunnen veroorloven.

Michel Michaloliakos

Geopolitiek analist Europa/ Middellandse zee





Voor Europese beleidsmakers is van belang om:

- IMEC hoger op de politieke agenda te krijgen en de politieke wil in Europa zelf en deelnemende landen te versterken.
- Voldoende private en publieke investeringen vrij te maken om alle infrastructurele projecten te kunnen financieren.
- Digitale, juridische (douane) en logistieke standaardisatie voor alle deelnemende landen te realiseren.

Nederlandse beleidsmakers doen er goed aan om:

- De risico's en kansen voor de haven Rotterdam in kaart te brengen. Zeker Marseille kan een concurrent worden als belangrijke IMEC-toegangspoort tot Europa.

Michel Michaloliakos
Geopolitiek analist Europa/ Middellandse zee

