Bescherm Europa's overzeese handel en grondstoffentoevoer door een maritieme coalitie van Europese en niet-Europese landen

Posted on 20 augustus 2026 by Arnout Nuijt

De Britse krant *The Telegraph* meldde vorige week dat Rusland – uit wraak voor de aanpak van haar schaduwvloot door Britse en andere Europese autoriteiten – nu zelf Europese en Britse schepen die ten noorden van Japan varen bedreigt met inspecties en andere pesterijen. En daar is niets tegen te doen. Staat Europa's maritieme strategie nu al onder druk, terwijl die strategie eigenlijk nog maar nauwelijks bestaat?

Londen heeft voor de bescherming van haar handelsvloot aan de andere kant van de aardbol simpelweg geen marineschepen beschikbaar – net zomin als andere Europese marines dat hebben. Pijnlijk is dat Rusland zelf wel in staat is om zijn schepen in Europese wateren te escorteren: regelmatig vaart er dan ook een Russische oorlogsbodem door het Kanaal, niet aarzelend om het vuur te openen.

Ongelooflijk kwetsbaar

Zonder fysieke aanwezigheid in de wateren van Noord-Azië kan Londen slechts Japanse bescherming aanvragen voor belangrijke koopvaardijschepen. Zo'n marine samenwerking zou doen denken aan de Brits-Japanse maritieme alliantie uit 1902; daarvan werd de Russische marine het slachtoffer tijdens de Slag bij Tsushima in 1905. Die samenwerking werkte prima: tijdens de Eerste Wereldoorlog nam de Japanse marine escortetaken van de Royal Navy over op de routes van Azië tot in de Middellandse Zee.

Maar de belangrijkste les uit deze ontwikkeling is natuurlijk de zoveelste *reality check* voor Europa: we kunnen andere landen, zoals Rusland, wel aan willen pakken, maar zelf zijn we ongelooflijk kwetsbaar en afhankelijk van lange aanvoerlijnen voor wat betreft onze handel én voor wat betreft de import van strategische grondstoffen en energie. En die aanvoerlijnen kunnen zomaar, waar ook ter wereld, worden gehinderd.

Europa kan dan wel bepalen welke grondstoffen het nodig heeft, maar daarmee zijn die grondstoffen nog niet veilig in Europa. Wie afhankelijk is van olie (of gas) uit de Golf, koper uit Zuid-Amerika, zeldzame aardmetalen uit Afrika of goederen uit Azië, is uiteindelijk afhankelijk van de zee. Meer dan 70 procent van de Europese handel gaat over zee; voor Europa is maritieme veiligheid daarom geen bijzaak, maar een basisvoorwaarde voor economische veiligheid.

Brussel begint dat overigens te begrijpen. De EU beschikt sinds 2023 over een uitgebreide EU Maritime Security Strategy (EUMSS), met ongeveer 150 concrete maatregelen. Die omvatten onder meer bescherming van havens, kabels, pijpleidingen en offshore-infrastructuur, betere maritieme inlichtingen, cyber- en hybride verdediging, gezamenlijke oefeningen en de ontwikkeling van nieuwe maritieme capaciteiten.

Geen maritieme defensiestrategie

Ook militair is de EU actiever geworden. Met *Atalanta* in de Indische Oceaan en *Aspides* in de Rode Zee beschikt Europa inmiddels over echte marine-operaties. *Aspides* kreeg zelfs expliciet tot doel de vrijheid van scheepvaart op een van de belangrijkste Europese handelsroutes te beschermen.

Maar hier houdt de Europese strategie op. Ons continent mist een echte maritieme defensiestrategie. Er is geen gezamenlijk antwoord op vragen als: welke zeegebieden moet Europa kunnen beheersen, welke handelsstromen zijn van strategisch belang, hoeveel fregatten en patrouillevliegtuigen zijn daarvoor nodig en wie voert in een crisis het bevel? Die vragen – en oplossingen – zijn nu verdeeld over de EU, de NAVO en de afzonderlijke nationale marines. En dat is steeds minder houdbaar.

De kern van het probleem is simpel: Europa probeert zijn strategische afhankelijkheden te verminderen door wereldwijde diversificatie van haar leveranciers, maar vergeet dat vrijwel al die leveringen over zee lopen. Wie de aanvoer van grondstoffen werkelijk wil veiligstellen, moet daarom leren zijn handelsroutes te verdedigen.

Geen Europese marine, maar een Europese coalitie ter zee

Maar de oplossing moet niet liggen in de oprichting door Brussel van een Europese marine. Integendeel. De meest realistische, haalbare en werkbare stap zou de vorming van een Europese marine-coalitie zijn: een vaste alliantie van die Europese landen die de middelen en de strategische belangen hebben om wereldwijd op zee op te treden.

Daarbij horen in de eerste plaats Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Italië, Spanje, Duitsland en Nederland en eventueel ook kleinere landen als België, Denemarken, Noorwegen, Portugal en Zweden. Het Verenigd Koninkrijk – als niet EU-lid – moet daarbij dus nadrukkelijk worden betrokken, Brexit of niet. Londen beschikt nog altijd over een van de belangrijkste Europese marines, nucleaire onderzeeboten, vliegdekschepen, wereldwijde steunpunten en grote inlichtingen- en cybercapaciteiten. Ook Frankrijk is onmisbaar. Het is het enige EU-land met een echte wereldwijde militaire aanwezigheid, van de Atlantische Oceaan en het Caribisch gebied tot de Indische en Stille Oceaan.

Een Europese maritieme veiligheidscoalitie rond in ieder geval Frankrijk én het VK zou het juiste middel zijn voor de bescherming van de overzeese economische belangen van Europa, zonder tekort te doen aan de militaire afschrikkingsmacht van de NAVO. De NAVO blijft natuurlijk verantwoordelijk voor de collectieve

verdediging van het Europese grond- en zeegebied.

De strategische gebieden waar die maritieme coalitie zal moeten opereren liggen dan ook nadrukkelijk buiten Europa: de route van en naar Zuid-Amerika, de zeeroutes langs Afrikaanse kusten en om de Kaap, de Rode Zee, de Golf van Aden en de Indische Oceaan. Juist daar lopen de verbindingen tussen Europa en de energie- en grondstoffenleveranciers van Zuid-Amerika, Afrika, het Midden-Oosten en Azië.

Maar hebben we de middelen wel?

Europese marines zijn druk met NAVO-taken en die liegen er niet om, gedwongen als ze zijn door Washington om de Noord-Atlantische Oceaan (inclusief Groenland) af te sluiten voor Russische onderzeeboten en andere binnendringers. Dat geldt met name voor de noordelijke helft van de Europese marines; die in het zuiden hebben de Middellandse Zee en een ander stuk van de Atlantische Oceaan te beschermen, los van specifieke nationale taken zoals die van de Griekse marine (die nog altijd de Turken in de gaten moet houden).

Maar alleen al om de route van Europa om de Kaap naar Zuidoost-Azië en Australië te bewaken heb je naar schatting zes tot acht steunpunten, zestien tot twintig *multipurpose* fregatten, een half dozijn bevoorradingsschepen en een twaalftal patrouillevliegtuigen nodig. En die zijn, zoals de Britten al constateerden, niet beschikbaar. Waar halen we die schepen op korte termijn vandaan?

Andere prioriteiten

Jarenlang gebrek aan investeringen en bezuinigingen hebben van een aantal marines (zoals de Britse en de Nederlandse) een schim van hun kracht uit het verleden gemaakt. Maar nu – terwijl er nota bene inmiddels wel voldoende financiële middelen beschikbaar zijn gekomen – dwingt een aantal ontwikkelingen juist tot het afschalen van eerder aangekondigde ambitieuze nieuwbouwprogramma's van Europese marines: de lessen van de Oekraïense oorlog, een schreeuwend tekort aan bemanningen, de opkomst van drones en onbemande of minimaal bemande vaartuigen, de tijdsdruk (Rusland kan binnen enkele jaren aanvallen) en nieuwe strategische imperatieven (zoals we zagen bij de Duitse marine die zich met kleinere fregatten meer om de Oostzee lijkt te gaan bekommeren).

Opnieuw prioriteiten stellen is nodig, ook voor Nederland. We lijken nog altijd vast te houden aan de bouw van steeds grotere superfregatten die op het hoogste niveau kunnen meedoen met NAVO-bondgenoten. De bouw van twee nieuwe klassen schepen (een voor luchtverdediging en een voor onderzeebootbestrijding) loopt echter grote vertraging op. Het ontwerpen duurt te lang en de kosten zullen de pan uit rijzen, los van de vraag of we al die schepen kunnen bemannen.

Pijnlijke keuzes

Intussen rijst de vraag of die grote oppervlakteschepen nog wel van die tijd zullen zijn, nu drones de inzet van dat type schepen lastig maakt. Kijk naar de Zwarte Zee, waar een land zonder marine (Oekraïne) een land met een van de grootste marines ter wereld ter zee kan verslaan. Zelfs in de eigen haven is de Russische marine niet meer veilig, getuige een recente Oekraïense aanval op de haven van Novorossiysk waarbij maar liefst vier Russische schepen aan de kade werden beschadigd.

Harde en pijnlijke keuzes zullen moeten volgen. De aanvoer van strategische grondstoffen zal cruciaal blijken voor de Europese defensie-industrie. Schepen vrijspelen voor escortetaken langs de aanvoerroutes? Dat kan snel door schepen elders weg te halen, uit de wateren rondom Groenland of uit de Oost- of Middellandse Zee, maar dat ligt politiek gevoelig.

Het kan ook – zoals Duitsland doet – door meer kleinere, allround of *multipurpose*-schepen te bouwen, die sneller in de vaart komen dan de grote, gespecialiseerde, op NAVO-eisen ontworpen superfregatten. Die kleinere fregatten zijn dan op meerdere fronten in te zetten: tegen onderzeeboten in NAVO-verband, op de Noord- of Oostzee en als escorte-vaartuig om Europese aanvoerlijnen te beschermen. Die zijn bewapend om zichzelf en de koopvaardijschepen onder haar hoede te kunnen beschermen, maar niet perse om het tegen grotere oppervlakteschepen op te nemen. Die zullen ze overigens nauwelijks op de genoemde routes tegenkomen.

De enige weg vooruit

Maar extra marineschepen kun je ook krijgen door te gaan samenwerken met betrouwbare en gelijkgestemde partnerlanden, zoals Australië, Japan, Zuid-Korea en misschien ook India, Zuid-Afrika en Brazilië. Zo'n samenwerking is niet puur-Europees maar past in de ontwikkeling van onderlinge samenwerking binnen

Randland (de bondgenoten en voorposten van de VS rondom het Euraziatische vasteland).

Zo'n verregaande maritieme coalitie van Europese landen én gelijkgestemde landen buiten ons continent is misschien de enige weg vooruit – tenminste, als we niet volkomen afhankelijk willen blijven van de VS en tegelijk de dreigingen uit Rusland het hoofd willen kunnen bieden.

Wynia's Week *brengt broodnodige, onafhankelijke berichtgeving: drie keer per week,* ***156 keer per jaar****, met artikelen en columns, video's en podcasts. Onze donateurs maken dat mogelijk. Doet u (weer) mee? Hartelijk dank!*