



De zeevaart is speelbal van protectionisme

Opinie

23 april 2026 #Veilig varen Gedownload op 04-06-2026

**Deze opinie werd op 22 april 2026 gepubliceerd in [Het Financieele Dagblad](#)*

Wat begon als een regionale crisis in het Midden-Oosten, werkt razendsnel door in de wereldhandel. Juist nu blijkt hoe afhankelijk Nederland is van zeevaart en hoe kwetsbaar de sector wordt zonder gerichte steun, schrijft Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders-directeur Annet Koster.

De huidige situatie in het Midden-Oosten laat zien hoe snel lokale instabiliteit mondiale ketens ontwricht. Zo reist 90% van alle goederen over zee – van brandstoffen en chemische grondstoffen tot chips, batterijen, medicijnen en voedsel – en gaat circa 20% van de wereldwijde olievoorziening via de Straat van Hormuz. Komt deze route onder druk te staan, dan raakt dat direct de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van transport wereldwijd.

Het gaat daarbij niet alleen om brandstoffen, maar ook om cruciale randvoorwaarden zoals de verzekeraarbaarheid van schepen. Vallen die weg, dan komt de maritieme logistiek en daarmee een groot deel van de economie in de knel met directe gevolgen voor bedrijven en consumenten.

Verschuiving brandstofmarkt

Een flitspeiling onder leden van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders laat zien dat deze verstoring niet lokaal blijft, maar via internationale omwegen doorwerkt naar regio's als Azië, Afrika en Brazilië. Tekorten daar veroorzaken een wereldwijd waterbedeffect.

De beschikbaarheid van scheepsbrandstof staat onder druk doordat de aanvoer uit de Golfregio stopt en prijzen oplopen. Deze regionale krapte werkt door in de rest van het systeem: schepen die in genoemde regio's niet of onvoldoende kunnen bunkeren, zijn genoodzaakt hun brandstofbehoefte elders veilig te stellen.

Ook Europa ontsnapt niet aan deze dynamiek en fungeert steeds nadrukkelijker als uitwijkregio. Die extra vraag komt bovenop een markt die al onder spanning staat door het wegvallen van Russische aanvoer, waardoor de beschikbaarheid afneemt en prijzen verder oplopen.

“Verstoringen in aanvoer van brandstoffen uit de Perzische Golf werken door in de hele logistieke keten”

ANNET KOSTER

Grote internationale rederijen leggen strategische brandstofvoorraden aan om schokken op te vangen, maar kleinere en middelgrote rederijen, waar Nederland er veel van heeft, kunnen die buffers niet opbouwen. Juist dit mkb-segment loopt bij aanhoudende tekorten het risico dat schepen stil komen te liggen en daarmee de bedrijfsvoering.

Tegelijkertijd versterken beleidskeuzes elders dit effect, doordat overheden hun nationale scheepvaart actief beschermen. In Chinese en Indiase havens krijgen schepen onder eigen vlag voorrang bij bunkering (het tanken van brandstof), terwijl andere – waaronder Nederlandse – achteraan moeten aansluiten. In Brazilië geldt bijvoorbeeld een tijdelijke heffing van 50% op gasolie voor internationale schepen, wat de toegang verder bemoeilijkt.

Scheepsbemanning

De verstoring van de brandstofmarkt raakt ook de bemanningswissels. Tekorten spelen namelijk eveneens in de luchtvaart een rol, waardoor vluchten, vooral via de essentiële hubs in het Midden-Oosten die Europa en Azië verbinden, minder beschikbaar en betrouwbaar zijn. Hierdoor neemt de operationele flexibiliteit af en lopen de kosten voor rederijen verder op.

Zo wordt zichtbaar hoe verstoringen in de aanvoer van brandstoffen uit de Perzische Golf doorwerken in de hele logistieke keten. Schaarste leidt tot meer concurrentie, hogere prijzen en een groeiende kloof in weerbaarheid tussen grote en kleinere spelers. Daarmee komt niet alleen de marktwerking onder druk te staan, maar ook de continuïteit en het gelijke speelveld in de zeevaart. Gezien de aanhoudende onzekerheid over de doorvaart door de Straat van Hormuz, blijven brandstoftekorten bestaan. Om te voorkomen dat verstoringen in brandstofmarkt en verzekerbaarheid structureel worden, zijn tijdelijke en gerichte maatregelen nodig.

Nu landen hun eigen vloot bevoordelen en de toegang tot brandstoffen voor buitenlandse rederijen beperken, moet Nederland de beschikbaarheid van brandstof voor Nederlandse schepen in eigen havens borgen. Zo blijven Nederlandse schepen inzetbaar, kunnen import- en exportstromen doorgang vinden en worden juist ook mkb-rederijen minder snel uit de markt gedrukt door oplopende kosten en het aanleggen van strategische voorraden door de grootste rederijen.

Tegelijkertijd moeten de financiële randvoorwaarden overeind blijven. Door de blokkade van de Straat van Hormuz liggen momenteel een kleine honderd Nederlandse schepen vast in de

Perzische Golf. De eerste zorg is natuurlijk de veiligheid van schip en bemanning, maar ook de verzekeraar staat onder druk. Premies stijgen dagelijks en verzekeraars verkorten de looptijd van bestaande polissen van een jaar naar een maand of zelfs een week.

Hoe het wél kan

Andere landen laten zien dat het anders kan. Frankrijk en Denemarken beschikken over wettelijke instrumenten om oorlogsrisico's te (her)verzekeren, respectievelijk via staatsgegarandeerde herverzekering en tijdelijke directe staatsdeelname. Door als overheid een deel van het risico te dragen, blijven premies betaalbaar en schepen inzetbaar zolang deze uitzonderlijke situatie voortduurt.

Deze combinatie van maatregelen is nodig om de continuïteit van de Nederlandse zeevaart te waarborgen. Juist in tijden van geopolitieke onzekerheid is het veiligstellen van deze randvoorwaarden geen gunst aan de sector, maar een investering in de weerbaarheid van de Nederlandse economie.

Neem contact op met...

Auteur



Annet Koster

ALGEMEEN DIRECTEUR

010 4146 001

koster@kvnr.nl



Persvoorlichting



Ramsey Albers

WOORDVOERING EN PUBLIC AFFAIRS

06 8200 2057

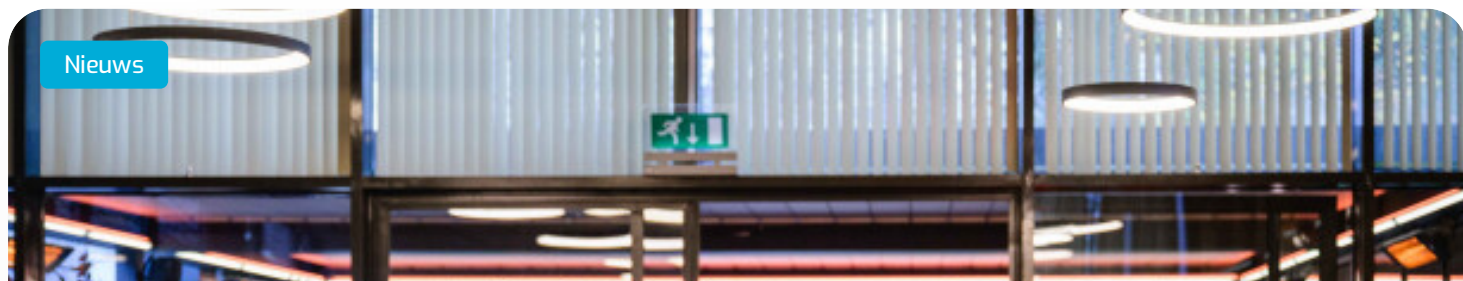
albers@kvnr.nl



Andere interessante items...

[Lees meer](#)

Nieuws





Bestuurswijzigingen vastgesteld tijdens Algemene Vergadering KVNR

De Algemene Vergadering heeft besloten de zittingstermijn van voorzitter Theo Klimp met twee jaar te verlengen. Hij blijft daarmee de komende periode aan als voorzitter van de...

20-05-2026



Artikel



Onderwatergeluid

Binnen onderwaterecosystemen speelt geluid een belangrijke rol, afkomstig van zowel natuurlijke bronnen, zoals mariene fauna, wind en golven, als menselijke activiteiten. De...

07-05-2026

Nieuws



Overweldigende steun Tweede Kamer voor (her)verzekeraarbaarheid Nederlandse zeevaart

De Tweede Kamer heeft op 23 april met een overweldigende meerderheid van 147 van de 150 zetels ingestemd met de motie van fractievoorzitters Ruben Brekelmans (VVD) en...

24-04-2026