

Nieuwe internationale scheepvaartroutes

Artikel

22 september 2025 #Veilig varen Gedownload op 09-07-2026

World Maritime Day 2025

Komende donderdag is het World Maritime Day, dit jaar met als thema "Our Ocean, Our Obligation, Our Opportunity". En naar aanleiding van het [Linkedin-bericht van minister Tieman](#) van Infrastructuur en Waterstaat is het goed om vandaag eens uiteen te zetten wat dat betekent op het gebied van veranderende internationale scheepvaartroutes. Want door lage waterstanden in het Panamakanaal, de Suezkanaal-blokkade door de Ever Given en Houthi-aanvallen in het Rode Zeegebied, is de afgelopen jaren gebleken hoe kwetsbaar de zeevaart is als logistieke motor van de wereldhandel. Vervoerders kijken dan ook naar alternatieve routes voor betrouwbaar en voorspelbaar zeetransport. Tegelijkertijd komt met het openen van alternatieve routes ook een grote verantwoordelijkheid om andere omgevingen te beschermen. Om dit met een voorbeeld zo duidelijk mogelijk te maken wordt in dit artikel ingezoomd op scheepvaartroutes in **Arctische wateren** + .

Al jarenlang zijn de scheepvaartroutes door de Arctische wateren onderwerp van gesprek. Door het veranderende klimaat, zijn deze scheepvaartroutes steeds vaker en langer goed bevaarbaar. En hoewel deze scheepvaartroutes verschillende potentiële nadelen kennen, zoals extreme winteromstandigheden, beperkte infrastructuur en milieukwesties, zijn er ook belangrijke klimaatgerelateerde, strategische en economische voordelen die scheepvaart via deze scheepvaartroutes rechtvaardigen.

De belangrijkste scheepvaartroutes door de Arctische wateren zijn:

- De Noordwestelijke Doorvaart is de scheepvaartroute tussen de Atlantische Oceaan en de Grote Oceaan door de poolarchipel van Canada. Deze wordt steeds vaker gebruikt door de internationale scheepvaart.

- De Noordoostelijke Doorvaart is de scheepvaartroute tussen de Atlantische Oceaan naar de Grote Oceaan boven Noorwegen en Rusland door de Noordelijke IJszee.

Wereldwijde scheepsposities Nederlandse vloot

NB: ten behoeve van de veiligheid van zeevarenden en schepen worden niet alle scheepsposities getoond op de kaart
Kaart: KVNR • Bron: [Data KVNR](#) • [Afbeelding downloaden](#) • Gecreëerd met [Datawrapper](#)

Voorbeeld: Noordwestelijke Doorvaart - een verantwoord alternatief voor het Panamakanaal

De Noordwestelijke Doorvaart kent verschillende uitdagingen. Het is een relatief onbekend vaargebied dat de laatste jaren door klimaatverandering buiten de lange winterperiode langzaam wordt ontgonnen. Ook een aantal Nederlandse reders spelen een rol in de exploitatie van deze route. Er is wel een beperkte infrastructuur, waardoor scheepvaartverkeer in deze regio veelal op zichzelf is aangewezen. En het Arctische ecosysteem moet zo goed mogelijk worden beschermd. Ondanks de risico's is het steeds vaker juist wel een verantwoorde keuze om gebruik te maken van deze route. Het beste om dit te duiden is aan de hand van een voorbeeld:

Een schip dat via het Panamakanaal van Tokio naar Rotterdam vaart, legt een afstand af van 12.539 zeemijlen, dat is 23.222 kilometer. Als dit schip echter gebruikmaakt van de Noordwestelijke Doorvaart, dan is de afstand een kwart minder lang; namelijk maar 17.500 km. Zowel qua klimaat als kostenplaatje heeft dit grote voordelen. De brandstofbesparing levert lagere kosten én minder CO₂-uitstoot op. Bovendien vergroot je je concurrentievoordeel door snellere levertijden.

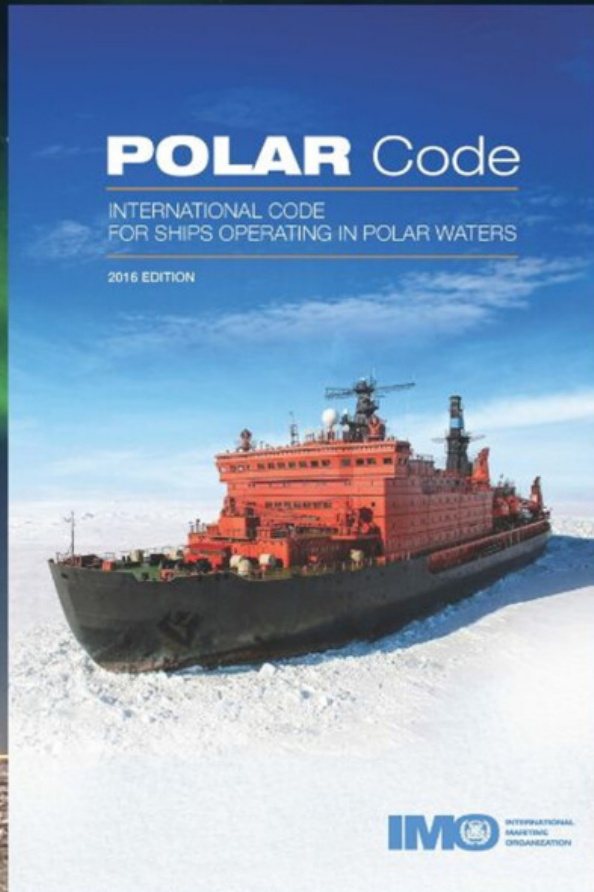
En als je dus niet meer afhankelijk bent van het Panamakanaal of het Suezkanaal, dan heb je naast het wegvallen van kanaalkosten door minder drukte en wachttijden ook geen last meer van files. Dat vergroot de voorspelbaarheid en betrouwbaarheid van planning voor rederijen en haar klanten.

Het werd hierboven al even aangestipt: er is ook een geopolitiek voordeel van het gebruik van de Noordwestelijke Doorvaart. Zo hebben we gezien bij de blokkade van het Suezkanaal door het containerschip Ever Given in 2021 en bij de aanvallen van de Houthi's op de commerciële scheepvaart in het Rode Zeegebied sinds 2023, dat dergelijke routes kwetsbaar zijn voor blokkades of conflicten.

Door het ontginnen van de regio zien we ook steeds meer dat dit gebied als eindbestemming wordt aangedaan en niet alleen voor doorvaart. Zo is de Noordwestelijke doorvaart bijvoorbeeld door de ontwikkeling van nieuwe (gas)markten in het Noordpoolgebied geen scheepvaartroute die je als rederij in een internationale markt nog langer kunt negeren.

De Noordwestelijke Doorvaart ten noorden van Canada is kortgezegd een aanlokkelijk alternatief voor andere routes en goed verdedigbaar ondanks zorgen over de kwetsbaarheid van het Arctisch

gebied. Er is namelijk sinds 2017 bindende internationale regelgeving om de poolgebieden te beschermen tegen maritieme risico's; de Internationale Code voor schepen die in polaire wateren varen (Polar Code)



De Polar Code

De Polar Code is door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO +) ontwikkeld en omvat bepalingen over het ontwerp, de constructie, uitrusting, opleiding, zoek- en reddingsacties en milieubescherming die relevant zijn voor schepen die varen in de polengebieden. Schepen moeten bijvoorbeeld aan een hoge 'ijssklasse' + voldoen en de crew moet bewezen ervaring hebben met varen in ijs.

"Our Ocean, Our Obligation, Our Opportunity"

De IMO heeft op 1 juli 2024 een verbod ingesteld voor het vervoer en het gebruik van zware stookolie als brandstof aan boord van schepen als ze in de Arctische wateren varen. Met dit verbod slaat er minder zwart roet neer op de sneeuw en het ijs. Zwart roet versnelt namelijk het smelten van sneeuw en ijs.

Ook werkt de IMO aan eisen voor een verplichte speciale 'noordpoolbrandstof' (polar fuel) om de impact van zwart roet (in de uitlaatgassen van schepen) op het Arctische gebied nóg verder te verlagen.

Deze set aan regels zorgt ervoor dat de impact van zeeschepen in en op het Arctische gebied tot een minimum beperkt blijft.

Bij ondernemerschap hoort lef, durf en visie. Voor reders in de zeevaart is het letterlijke speelveld het zoute water, wereldwijd. Niet voor niets hanteert de KVNR het credo dat Nederlandse reders wereldwijd moeten kunnen concurreren, maar wel met schone schepen die veilig varen. Dat doen ze met oog voor de omgeving waarin ze actief zijn. Ondernemers moeten tegelijkertijd kansen kunnen pakken om hun concurrenten voor te zijn. De randvoorwaarden moeten hetzelfde zijn. Daarom is het dus zo belangrijk dat mondiale regelgeving in de IMO een gelijk speelveld waarborgt. De regelgever heeft er zo ook grip op om te zorgen dat ondernemen op een voor mens, klimaat en milieu verantwoorde manier mogelijk is, mét behoud van het gelijke speelveld voor de bedrijven.

Neem contact op met...

Auteur



Niels van de Minkelis

HOOFD VEILIGHEID EN MILIEU

06 4824 0287

minkelis@kvnr.nl



Persvoorlichter



Ramsey Albers

WOORDVOERING EN PUBLIC AFFAIRS

06 8200 2057

albers@kvnr.nl



Andere interessante items...





Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MKB
20.6.2026

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bevoorrading, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis. Veel maritieme ondernemingen opereren als MKB, maar dragen innovatiekracht en regelkracht die veel zwaarder zijn dan bij een gemiddeld MKB bedrijf!

Dat komt doordat de zeevaart tot de meest geregelde sectoren behoort: reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd landelijke regels en codes, duizenden verplichte certificaten aan boord hebben en wereldwijd rekening houden met centrale op reliving via havenautoriteiten.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MKB-bedrijf dat rekening houdt met kwalitatieve, internationale concurrerende en sterk geregelde ondernemingen in de maritieme sector. Het bepaalt of reders vanuit Nederland blijven investeren, of schepen onder Nederlandse vlag blijven voeren, of maritieme kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers de ruimte houden om te verkurzamen en te innoveren.

Regelcrak aanpakken
De maritieme sector is 30% uitdruk een sector waarin regelcrak zich niet laat vangen in één afzonderlijke nationale verplichting. Reders en maritieme ondernemers hebben te maken met een stapeling van Nederlandse wet- en regelgeving, Europese verplichtingen en internationale voorschriften, onder meer vanuit IMO-verbond. Aan die cumulatieve macht dat de regelcrak in de praktijk steeds zwaarder wordt, terwijl afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij nauwelijks nog als afzonderlijke knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de maritieme Kamerat geroepen om de regelcrak te reduceren voor MKB-ondernemers met 20% te verminderen. Dit zou ook moeten gelden voor de nieuw op te leveren sectorale regelcrakcode, waaronder het anderboek naar de maritieme sector. Als uit zijn onderzoek blijkt waar de stapeling zit, moet daar automatisch een sectorale reductieplicht aan worden verbonden.

Concreet zetten wij in op de volgende punten:

- de 20%-reductieberekening voor regelcrakkosten ook toe te passen op issues op te leveren sectorale regelcrakcode, waaronder het maritieme anderboek;
- per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke instanties, termijnen en meetbare lastenverlichting;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelcrak maar ook uitvoeringslasten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
- regelcrak structureel te agenderen in Europese en internationale (JAC) overleggen, zodat een belangrijk deel van de kosten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale knelpunten worden waarmaken. Nog te vaak doet Nederland zaken anders dan in buurlanden of andere EU-landen.



Position Paper KVNR Commissiedebat MKB

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bevoorrading, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis.

29-06-2026



KVNR: enkele Nederlands gevlagde schepen maken veilige passage door Straat van Hormuz

Sinds de ondertekening van het MoU tussen de Verenigde Staten en Iran zijn er tijdvensters ontstaan waarop schepen de Perzische Golf veilig hebben kunnen verlaten.

25-06-2026

Opinie



Laat de ETS-opbrengsten niet varen, maar investeer ze terug in een schone zeevaart!

Tegenwoordig plakken we op steeds meer zaken een prijs. CO₂ is daarop geen uitzondering. Met de uitbreiding in 2024 van het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) naar de...

