

1. Inleiding en samenvatting

Rotterdam is een van de grootste en meest toonaangevende bunkerhavens ter wereld. Deze toppositie is het resultaat van decennia aan gerichte investeringen in fysieke infrastructuur, opslagcapaciteit en een uiterst liquide handelsmarkt.

- Vitale infrastructuur: De bunkermarkt vormt de vitale brandstofvoorziening van het logistieke en industriële ecosysteem van de Rotterdamse haven en het West-Europese achterland.
- Macro-economisch belang: De maritieme sector als geheel is goed voor zo'n 3% tot 4% van het Nederlandse Bruto Binnenlands Product (BBP); de bunkergerelateerde handel en logistiek vormen hiervan een substantieel en hoogwaardig onderdeel.

Dit strategische cluster bevindt zich in een cruciale transitie. De sector omarmt de verduurzaming volop, wat onder meer zichtbaar is in de grootschalige transformatie van opslagterminals, de koploperpositie van Rotterdam in de overslag van biofuels en de voorbereidingen voor hernieuwbare dragers zoals waterstof, ammoniak en methanol.

De positie van Rotterdam als internationale bunkerhub staat echter acuut onder druk. Door een recent gecreëerd ongelijk speelveld verliest de haven in een ongekend tempo marktaandeel aan omliggende buitenlandse havens.

Wanneer het volume van de huidige bunkermarkt structureel wegvalt, verdampt de businesscase voor de noodzakelijke miljardeninvesteringen in de schone brandstofketen van morgen. Dit heeft directe, negatieve gevolgen voor de strategische autonomie, de verduurzaming van de zee- en binnenvaart en het Nederlands verdienvermogen.

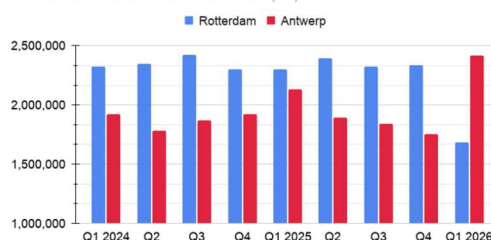
2. Drastisch marktverlies door regelgeving

- Enorm marktverlies: In het eerste kwartaal (Q1) van 2026 rapporteerde Havenbedrijf Rotterdam een ongekende daling van 25% in het bunkervolume ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar.

Analyses van onafhankelijke marktanalisten, waaronder *Ship & Bunker*, laten een directe, één-op-één verschuiving zien van de Nederlandse markt naar de Belgische. Grote zeeschepen varen Rotterdam momenteel letterlijk voorbij om in de buurlanden goedkoper fossiel te bunkeren.

Antwerp Sales Overtake Rotterdam For First Time

Conventional and Bio Bunker Sales (mt)



Oorzaak: Een ongelijk speelveld

Deze abrupte marktverschuiving heeft een duidelijke, wetgevende oorzaak:

- I. Vroegtijdige en strikte handhaving in Nederland: Nederland heeft de herziene Europese Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED III) voor de bunkersector per 2026 strikt geïmplementeerd. Brandstofleveranciers in Nederlandse havens zijn hierdoor verplicht om substantiële hoeveelheden dure hernieuwbare brandstoffen bij te mengen of de CO₂-uitstoot te compenseren via de inkoop van Emissiereductie-eenheden (ERE's). Bovendien verergert Nederland de concurrentieachterstand door gebruikte frituurolie (UCO's) als grondstof lokaal uit te sluiten voor de bunkermarkt, waardoor leveranciers minder flexibiliteit hebben en de kosten in Rotterdam nog verder opgedreven worden ten opzichte van buitenlandse havens.
- II. Uitstel en vrijstellingen in buurlanden: Hoewel Nederland en België een Memorandum of Understanding (MoU) hadden gesloten om gelijk op te trekken, heeft de Belgische introductie vertraging opgelopen. De Belgische regering is terughoudend met lokale, kostenverhogende maatregelen die de concurrentiepositie van de eigen industrie schaden. Duitsland kiest voor een nog fundamenteler andere route: het stelt de binnenvaart volledig vrij van nationale hernieuwbare brandstofverplichtingen en hanteert voor de zeevaart geen nationale bijmengverplichting, omdat de zeevaart al rechtstreeks onder de Europese FuelEU Maritime-verordening valt.

De 'Waterbed-paradox': Waarom wachten op België de situatie niet oplost

De internationale scheepvaart is prijsgevoelig en redelijk flexibel. Recente analyses (onder meer ondersteund door data van *Argus Media*) tonen aan hoe gevoelig brandstofstromen reageren op nationale beleidsverschillen en regelgevingskloven ('regulation gaps').

Als België op termijn eveneens regelgeving invoert, zal de bunkering zich mogelijk verder verplaatsen naar havens buiten dit regime (zoals Southampton in het VK, of havens buiten Europa langs de grote handelsroutes).

Het prijseffect

Hoewel het Nederlandse ERE-systeem de biocomponent relatief concurrerend maakt, zorgt de *verplichte* bijmenging ervoor dat de totale eindprijs per ton scheepsbrandstof in Rotterdam substantieel hoger ligt dan in Antwerpen of Hamburg. Afhankelijk van de dagkoersen loopt dit verschil op van tenminste €20,- tot ruim €30,- per ton. Voor een gemiddelde bunkering van een zeeschip betekent dit een direct nadeel van tientallen duizenden euro's per transactie. De internationale zeevaart is extreem prijsgevoelig en reageert direct op deze marges.

3. Impact op de driehoek: Weerbaarheid, verdienvermogen en verduurzaming

De balans binnen de cruciale economische driehoek is verstoord. De effecten laten zich op drie hoofdlijnen voelen:

I. Weerbaarheid en Strategische Autonomie

- **Verlies van de bufferfunctie:** De enorme opslagcapaciteit en de liquide handelsmarkt van de Rotterdamse bunkerhub fungeren historisch als een cruciale strategische energie- en feedstockbuffer voor heel Noordwest-Europa. In tijden van toenemende geopolitieke volatiliteit (zoals de spanningen rondom de Straat van Hormuz) garandeert deze hub de leveringszekerheid (*security of supply*), ook voor strategische en defensieve doeleinden.
- **Verschuiving van regie en logistiek:** Als het handels- en logistieke volume structureel verschuift naar knooppunten buiten de landsgrenzen (of op termijn zelfs buiten de EU, langs alternatieve internationale handelsroutes), verliest Nederland de directe regie over vitale brandstofstromen en voorraden. Dit vermindert de nationale grip op kritieke infrastructuur en logistieke ketens.

II. Verdienvermogen en Economische Impact

- **Het havenbrede clustereffect:** De bunkermarkt staat niet op zichzelf, maar is de 'tankstationfunctie' die de diepzeehaven Rotterdam aantrekkelijk maakt voor rederijen. De sector is verweven met een fijnmazig netwerk van barge-operators, opslagterminals, scheepsagenturen, maritieme toeleveranciers en de (petro)chemische industrie. Een volumedaling van 25% raakt de omzet en werkgelegenheid in deze gehele keten.
- **Verlies van prijsbepalende status:** Het behoud van massa en volume is essentieel om de leidende, prijsbepalende brandstofhub voor Noordwest-Europa te blijven. Zodra de liquiditeit uit de markt verdwijnt, verliest Rotterdam haar leidende positie in de internationale prijsvorming, wat de aantrekkingskracht voor internationaal kapitaal en handelsactiviteiten structureel ondermijnt.

III. Verduurzaming: Carbon Leakage en een haperende transitie

- **Paradoxe uitkomst (*Carbon Leakage*):** De vroege Nederlandse invoering van de RED III was bedoeld om de vergroening te versnellen. De praktijk laat nu het tegenovergestelde zien: schepen tanken simpelweg elders 100% fossiele brandstoffen. Dit is een schoolvoorbeeld van *carbon leakage*: we zien een verschuiving naar 'grijs elders' in plaats van 'groen hier', zonder dat het mondiale klimaat hiermee geholpen is.
- **Investeringsklimaat droogt op:** Een nieuwe markt voor duurzame brandstoffen ontstaat alleen op de fundamenteën van de bestaande markt. De huidige (fossiele) brandstofstromen leveren de noodzakelijke schaalgrootte en kapitaalstromen om bio-componenten en e-fuels kosteneffectief bij te mengen en te distribueren. Als de volumes verdwijnen, verdampt het rendement op reeds gedane miljardeninvesteringen in infrastructuur en terminals. Bedrijven kunnen hun transitieplannen niet meer financieren, wat de verduurzaming in Nederland juist vertraagt.

4. Handelingsperspectief en oproep aan de Rijksoverheid

De sector deelt de ambitie om de scheepvaart te verduurzamen en de ingezette lijn naar hernieuwbare brandstoffen is essentieel. Verduurzaming kan en mag echter niet ten koste gaan van het fundament van de Nederlandse haven economie door asymmetrisch nationaal beleid.

Om het tij te keren, roepen wij de ministeries van Financiën, Economische Zaken en Klimaat (EZK) en Infrastructuur en Waterstaat (IenW) op tot de volgende urgente maatregelen:

- I. **Start een gezamenlijke Fact-Finding en Impactstudie:** Richt direct een taskforce op met overheden, kennisinstanties en marktpartijen om de brede economische en strategische waarde van het Rotterdamse bunkerecosysteem diepgaand in kaart te brengen. Dit onderzoek moet helderheid verschaffen over hoe de hubfunctie behouden kan blijven tijdens de transitiefase van fossiele naar duurzame brandstoffen.
- II. **Neem de regie op een gelijk Europees speelveld:** Zorg dat de kosten van nationale verduurzaming de internationale concurrentiepositie van Nederlandse zee- en binnenhavens niet structureel ondermijnen. Voorkom nationale koppen en stuur actief aan op een gelijk speelveld met de belangrijkste concurrenten (België en Duitsland), waarbij verplichtingen gelijktijdig en op een geharmoniseerde wijze worden ingevoerd.
- III. **Beperk de acute marktschade per direct:** Ga op zeer korte termijn in gesprek met de sector en marktpartijen om noodmaatregelen en beleidsmatige opties te bespreken die de acute uitstroom van bunkervolumes naar buurlanden stoppen en de opgelopen schade voor de haveninfrastructuur herstellen.

Mede-opgesteld door:



KONINKLIJKE
VERENIGING VAN
NEDERLANDSE
REDERS



Wil je reageren op deze position paper? Neem dan contact op met een van de onderstaande e-mail adressen.

Simone van Tongeren vantongeren@deltalinqs.nl, Pehr Teulings teulings@votob.nl

Bronnen & Referenties

- I. Havenbedrijf Rotterdam (2026): Bunkercijfers de haven van Rotterdam het eerste kwartaal 25% lager.
- II. Argus Media (2026): "Antwerp bunker sales overtake Rotterdam".
- III. Argus Media (2026): "Regulation gap driving low German B100 prices" (inzake de impact van wetgevingsverschillen op brandstofstromen).
- IV. Ship & Bunker (2026): "Analysis: Rotterdam's Q1 loss is Antwerp's gain as RED III shifts bunker demand".
- V. Staatscourant (2024): "Memorandum of Understanding tussen Nederland en België inzake samenwerking energietransitie en hernieuwbare brandstoffen".
- VI. The Hague Centre for Strategic Studies (HCSS): "No fuel, no fight: The Dutch fuel industry and European military readiness".
- VII. Centre for International Energy Policy (CIEP): "A game of Jenga with European industry".