

Het sluiten van de Straat van Hormuz: De economische nucleaire optie

In de miniserie *Children of Dune* (2003) van Frank Herbert, te midden van de wervelende complotten om Arrakis te veroveren of te verdedigen, komt een messcherpe waarheid naar voren: **“Het gaat niet om wie de specerij beheerst, maar om wie de mogelijkheid heeft om de specerij te verstoren.”**

Deze zin doorboort de façade van het rijk. In Herberts universum is de specerij melange de ultieme hulpbron — levensverlengend, voorspellend inzicht gevend, de navigatie door de vouwruimte aandrijvend. Toch ligt de echte macht niet in het oogsten of opslaan ervan, maar in de geloofwaardige dreiging om het af te snijden. Wie de stroom kan stoppen, houdt het melkwegstelsel bij de keel.

De parallel met 6 maart 2026 is onmiskenbaar. De moderne beschaving draait niet op specerij maar op energie, en het dichtstbijzijnde reële equivalent van de fragiele levenslijn van Arrakis is de **Straat van Hormuz** — een smalle maritieme corridor die op het smalste punt nauwelijks vijftig kilometer breed is. Het vervoert ongeveer **een vijfde** van de wereldwijde olie die per schip wordt vervoerd en ongeveer **een kwart** van de export van vloeibaar aardgas (**LNG**). In normale tijden is deze stroom zo constant dat het onzichtbare infrastructuur wordt. Maar die schijnbare stabiliteit verbergt een buitengewone kwetsbaarheid: de wereldeconomie is afhankelijk van ononderbroken doorgang door één enkel, gemakkelijk te bedreigen knelpunt.

De lopende crisis heeft die kwetsbaarheid blootgelegd. Na de Amerikaans-Israëliëse aanvallen op Iran vanaf 28 februari (Operatie Epic Fury), hebben Irans vergeldingsacties — aanvallen op schepen en installaties, verklaringen van de IRGC over sluiting, en expliciete dreigingen tegen elk schip dat probeert door te varen — het scheepvaartverkeer tot bijna nul teruggebracht. Honderden schepen (schattingen boven de 150–200 tankers en andere vaartuigen) liggen voor anker of vast in de Golf, niet in staat om te bewegen. Productiestops verspreiden zich naar buiten, van QatarEnergy's force majeure in Ras Laffan tot beschadigde tankers en gestopte stromen.

Toch is het beslissende mechanisme dat de straat sluit niet puur militair. Raketten en drones zetten het toneel, maar de onzichtbare trekker is **financieel**: het instorten van de maritieme verzekering.

De onzichtbare trekker: Instorten van de verzekering

De wereldwijde scheepvaart rust op een verborgen laag dekking — casco-verzekering, bescherming en schadeloosstelling (P&I), en vooral oorlogsrisicopolissen die voornamelijk worden onderschreven op de Londense markt, inclusief Lloyd's of London en de Internati-

onal Group of P&I Clubs (Gard, Skuld, NorthStandard, London P&I Club, American Club en anderen). Zonder deze verbieden chartercontracten het varen, houden kredietverstrekkers financiering in, en weigeren havens toegang.

In de openingsdagen van de crisis beoordeelden verzekeraars het risico als niet meer berekenbaar. Grote spelers gaven annuleringsberichten af voor oorlogsrisk-extensies in Iraanse wateren, de Perzische Golf, aangrenzende gebieden en de Straat van Hormuz zelf — effectief vanaf 5 maart 2026, na 72-uursberichten vanaf 1–2 maart. De Joint War Committee breidde de risicogebieden uit tot de gehele Golfregio. Premies voor resterende dekking zijn exploderend gestegen (rapporten melden sprongen naar 1% van de casco-waarde vanaf 0,25%, of 12-voudige verhogingen in sommige gevallen; voor een tanker van \$100 miljoen springen oorlogsrisk-premies per reis van ~\$200.000 naar ~\$1 miljoen), waardoor doorvaart voor de meeste operators economisch onmogelijk wordt.

Het resultaat: een maritieme slagader die **technisch open** blijft maar **economisch onbruikbaar**. Tankers varen niet omdat geen geloofwaardige verzekering ze dekt. Een handvol waaghalzen kan donker varen (AIS uit), maar het commerciële verkeer is met 75–80% of meer ingestort, zonder olieleveringen in de afgelopen 24 uur per 6 maart en slechts sporadische vrachtdoorvaarten. De straat is de facto gesloten — niet door mijnen of blokkadeschepen, maar door verzekeraars in Londen die de telefoon ophangen.

Een schok veel groter dan 1973

De oliecrisis van 1973–1974 blijft de maatstaf: OPEC-verlagingen en embargo's verminderden de wereldwijde olielevering met **7–12%** (gemiddeld ~9% tekort), verviervoudigden de prijzen van ~\$3/vat naar \$11–12 en ontketenden decennialange stagflatie.

De Hormuz-verstoring van 2026 is structureel veel groter: - **18–21%** effectief verlies aan olielevering (gedeeltelijke pijpleiding-omleidingen vanuit Saoedi-Arabië/VAE bieden beperkte verlichting te midden van productiestops en doorvaartverlamming). - **20–25%** verstoring van wereldwijde LNG-export (volumes uit Qatar en VAE offline, met LNG-markten veel minder flexibel dan olie). - Tekorten aan petrochemische grondstoffen en vlootcapaciteit verwijderd door vastliggende schepen.

De huidige just-in-time, gecontaineriseerde toeleveringsketens zorgen ervoor dat de schok sneller en breder verspreidt dan in de jaren 1970.

De wiskunde van de paniek

De korte-termijn vraag naar energie is extreem inelastisch (**elasticiteits-schattingen – 0,05 tot –0,3**). Consumenten kunnen auto's niet overnight vervangen, industrieën kunnen brandstoffen niet direct substitueren, en paniek versterkt hamsteren/speculatie.

In 1973 leverde een <10% treffer een **300–400%** stijging op. Een verstoring meer dan twee keer zo groot — versterkt door LNG-tekorten en scheepvaartverlamming — kan niet-lineaire escalatie triggeren in onbepaalde scenario's. Huidige Brent-niveaus schommelen rond **\$84–85** (stijging 15–23% maand-tot-datum te midden van volatiliteit), met markten die tij-

delijke duur prijzen. Mainstream-voorspellingen capen langdurige gevallen op **\$90–120** (of **\$140** staartrisiko), onder aanname van compensaties en vraagvernietiging. Maar als de perceptie verschuift naar onbepaalde sluiting, ontketent de psychologische draai ongemodelleerde extremen — potentieel **800–1000%** pieken naar **\$600–750/vat** of hoger in volledige paniek.

Strategische reserves: Een eindige buffer

IEA-leden houden **90+ dagen** netto-importdekking (plus overschot). Gecoördineerde vrijgaven kunnen vroege tekorten afzwakken. Maar reserves zijn een aftellende klok, geen redding. Agressieve onttrekkingen riskeren uitputting tegen eind zomer/herfst in langdurige gevallen, wat rantsoenering of uitputting forceert — en nieuwe prijsgolven triggert als markten geconfronteerd worden met verdwijnende buffers.

Cascaderende economische effecten

De verstoring verspreidt zich metastatisch buiten energiemarkten, ontketenend een kettingreactie die door elke laag van de wereldeconomie golft. Wat begint als een lokale knelpuntcrisis metastaseert tot wijdverbreide structurele schade, waarbij hogere energiekosten als vermenigvuldiger werken over onderling verbonden systemen. De effecten stapelen zich op in de tijd: initiële prijsschokken maken plaats voor gedragsveranderingen, aanbodbeperkingen, verminderde output en uiteindelijk diepe contracties in activiteit en werkgelegenheid. In een onbepaald of langdurig scenario versnellen deze cascades, waarbij tijdelijke volatiliteit verandert in systemische kwetsbaarheid.

Scheepvaart en mondiale handelsverlamming

De onmiddellijke en meest zichtbare verspreiding vindt plaats in maritiem transport. Bunkerbrandstofprijzen stijgen mee met ruwe olie, terwijl oorlogsrisico-verzekeringspremies al geëxplodeerd zijn — sprongen van ~0,25% naar 1% van de casco-waarde (of meer) in dagen, toevoegend honderdduizenden tot miljoenen per reis afhankelijk van scheepsgrootte. Grote P&I-clubs (Gard, Skuld, NorthStandard, London P&I Club, American Club) gaven annuleringsberichten af effectief vanaf 5 maart, na meldingen op 1–2 maart, waardoor doorvaart economisch onmogelijk wordt voor de meesten.

Vastliggende tankers (meer dan 150–200 schepen gerapporteerd voor anker of stil in de Golf) verkleinen de effectieve vlootcapaciteit, dwingend omleiding rond Kaap de Goede Hoop voor wie bereid is onverzekerd of met hoge premies te riskeren. Deze omwegen voegen duizenden mijlen toe, weken vaartijd en massale congestie bij alternatieve havens. Vrachttarieven vermenigvuldigen — toeslagen voor supertankers en containers bereiken ongekende niveaus, met noodtoeslagen in de duizenden per TEU op getroffen routes.

De nasleep treft de mondiale handel breed: consumentengoederen, industriële componenten, elektronica en grondstoffen worden duurder en vertraagd. Just-in-time productie vertraagt; voorraden raken uitgeput; toeleveringsknelpunten ontstaan in sectoren ver verwijderd van energie. Havens in Azië (sterk afhankelijk van Golf-transshipment hubs zoals

Jebel Ali) kampen met achterstanden, terwijl exporteurs in India (bijv. basmati-rijstzendingen vast in havens) en elders miljoenen tonnen geïmmobiliseerd melden. Het netto-effect is breed gedragen inflatie in verhandelde goederen, knijpend op bedrijfs marges en huishoudbudgetten.

Voedselsystemen onder belegering

Energiekosten doordringen de landbouw op elk niveau, transformerend een olie/LNG-schok in een diepe voedselcrisis. Diesel drijft tractoren, oogstmachines en irrigatiepompen; aardgas is de primaire grondstof voor stikstofkunstmest (ureum, ammoniak); maritieme scheepvaart vervoert granen, oliën en verwerkte voedingsmiddelen wereldwijd.

Kunstmestmarkten reageren snel: ongeveer een derde van de wereldwijde ureumhandel (een belangrijke stikstofbron) passeert de straat of komt uit Golfproducenten. Prijzen zijn al gestegen — ureum-barges in New Orleans sprongen van ~\$475/ton pre-crisis naar \$520–\$550/ton binnen dagen (stijging \$50–\$80/ton of 11–17%), met rapporten van \$60–\$80/ton stijgingen in één week en potentieel honderden meer bij verlenging. Fosfaat en andere voedingsstoffen volgen vergelijkbare trajecten. Boeren, geconfronteerd met voorjaarsbeplanting in het noordelijk halfrond, verlagen toepassingspercentages om kosten te beheren, leidend tot lagere gewasopbrengsten in komende oogsten.

Transportinflatie verergert de pijn: hogere vracht- en brandstofkosten verhogen landed prijzen voor geïmporteerd tarwe, veevoer en basisproducten, duwend brood, gevogelte, varkensvlees, zuivel, zeevruchten en andere essentials omhoog. In importafhankelijke regio's (bijv. delen van Afrika, Zuid-Azië) versnelt voedselinflatie richting humanitaire drempels; rijkere naties verduren pijnlijke maar beheersbare stijgingen. Wereldwijde voedselproductie — bijna de helft afhankelijk van synthetische stikstof — ondervindt neerwaartse druk, riskerend tekorten en politieke instabiliteit in kwetsbare gebieden.

Industriële en bouwafbraak

Energie-intensieve industrieën absorberen de volgende klap. Staalproductie, chemische fabricage, cementovens en zware machines vertrouwen allemaal op goedkope, betrouwbare koolwaterstoffen en elektriciteit (vaak gas-gebalanceerd). Invoerkosten worden onhoudbaar: staalprijzen exploderen terwijl energierekeningen verdubbelen of verdrievoudigen en marges verdwijnen; chemische planten (petrochemisch afhankelijk) beperken output of sluiten.

Bouw — een van de grootste wereldwijde werkgevers — bevriest onder het gewicht van stijgende materiaalkosten (staal, cement, asfalt) en financieringshobbels (hogere rentetarieven te midden van inflatieangst). Ontwikkelaars pauzeren projecten; infrastructuurprogramma's stagneren; woningtekorten verergeren in al gespannen markten. De krimp van de sector voedt terug in werkloosheid en verminderde vraag naar gerelateerde goederen (apparaten, meubels), verdiepend de neergang.

Financiële markten en kredietcrisis

Financiële systemen reageren gewelddadig op instortende groeiverwachtingen. Aandelenindices duiken terwijl winstvoorspellingen kelderen over luchtvaart, logistiek, retail, productie en consument discretionaire sectoren. Veilige-havenstromen maken obligatierementen erratic; kredietmarkten verstrakken terwijl banken voorzieningen verhogen tegen stijgende wanbetalingen en onderpandwaardevermindering. Liquiditeit verdampt precies wanneer bedrijven het het meest nodig hebben voor werkkapitaal of hedging.

Bedrijfsschulden zwellen op onder hogere rentetarieven (centrale banken worstelen met inflatieherleving) en dalende inkomsten. Vastliggende activa in koolstof-intensieve sectoren versterken verliezen; systemische risico's van onderling verbonden blootstellingen (bijv. energie-gerelateerde derivaten) verhogen besmettingsangst.

Werkgelegenheidsschok en de vicieuze cirkel

De menselijke kosten manifesteert zich in golven van werkloosheid. Energie-intensieve sectoren verliezen als eerste banen — luchtvaartmaatschappijen grondvluchten, transportbedrijven leggen voertuigen stil, chemische planten ontslaan werknemers. Golven verspreiden zich: verminderde consumentenbestedingen (terwijl huishoudens meer toewijzen aan essentials zoals voedsel, verwarming en transport) raken retail, horeca en diensten hard. Bouwontslagen verergeren de pijn.

Verloren inkomen + stijgende kosten voor basisbehoeften creëren een armoedevallen: huishoudens snijden discretionaire uitgaven verder, versnellend bedrijfsfaillissementen en vraagsvernietiging. Wat begint als sectorale krimp evolueert tot brede recessie — of depressie in onbepaalde scenario's — waarbij herstel jaren vergt om vertrouwen te herbouwen, mislukte ondernemingen te herstarten en toeleveringsketens te herstellen.

Deze cascades illustreren de kwetsbaarheid van interdependentie: energie ondersteunt transport, transport maakt handel mogelijk, handel onderhoudt industrie en voedselsystemen, industrie ondersteunt werkgelegenheid, en werkgelegenheid drijft consumptie. Snijd de energie-fundering door, en de structuur breekt laag voor laag. Bij langdurige verstoring vertraagt de wereldeconomie niet slechts — ze rafelt uit, met herstelhorizonnen die zich uitstrekken tot decennia in plaats van jaren. De verzekerings-getriggerde sluiting van Hormuz heeft al getoond hoe een financieel mechanisme kan bereiken wat militaire kracht alleen mogelijk worstelt te handhaven: de stroom stoppen en systemisch instorten ontketen.

Iran als onwaarschijnlijke rentmeester: De stroom verstoren voor de planeet

In een diep en ironisch keerpunt kunnen Irans acties — opzettelijk of emergent — het land onbedoeld positioneren als een onbedoelde held in de strijd tegen klimaatverandering. De effectieve sluiting van de Straat van Hormuz, door **18–21%** van de wereldwijde olielevering en **20–25%** van LNG-export te verminderen, dwingt de wereld tot snelle, onvrijwillige vraagsvernietiging op een schaal die internationale akkoorden zoals Kyoto en Parijs nooit hebben bereikt.

Kyoto (1997) en Parijs (2015) stelden ambitieuze maar vrijwillige doelen, vertrouwend op geleidelijke transitie, technologieverspreiding en nationale beloften — toch bleven wereldwijde emissies decennialang stijgen, met uitbreiding van fossiele brandstofgebruik in opkomende economieën. Een aanhoudende Hormuz-verstoring kan echter wereldwijde broeikasgasemissies veel agressiever verminderen: minder olie en gas verbranden betekent minder CO₂-uitstoot van verbranding, scheepvaart (via omleidingen en verminderde volumes) en downstream-industrieën. Als prijzen pieken naar **800–1000%** niveaus in langdurige paniek (duwend ruwe olie naar **\$600–750/vat** of hoger), stort energieconsumptie in door rantsoenering, beperkingen, gedragsveranderingen en economische krimp — potentieel tientallen of honderden miljoenen tonnen emissies per jaar reducerend, overtreffend de incrementele reducties van hernieuwbare adoptie of efficiëntiewinsten onder Parijs.

Dit sluit opvallend aan bij islamitische principes van milieubeheer. De Koran beschrijft de mensheid als **khalifah** (vicaris of rentmeester) op aarde (bijv. 2:30, 6:165), toevertrouwd met **amanah** (vertrouwen/verantwoordelijkheid) om de schepping te beschermen en in balans te houden in plaats van verspillend te exploiteren. Concepten zoals niet corrumpen van het land (fasad fi al-ard, 7:56, 30:41) en matiging in consumptie benadrukken behoud van hulpbronnen voor toekomstige generaties. Irans verstoring — door deze lens — kan gezien worden als een extreme handhaving van planetaire rentmeesterschap: door het ongeremde stromen van fossiele brandstoffen die klimaatverstoring aandrijven te stoppen, dwingt het de mensheid tot terughoudendheid, verminderde extractie en versnelde transitie weg van koolstofafhankelijkheid.

De strategische les

Saoedi-Arabië mag de meeste olie pompen; de VS mag het grootste leger hebben; energie-giganten mogen productie beheersen. Maar niemand houdt de beslissende hendel die deze crisis blootlegt.

Die hendel is **verstoring**. Iran — door directe dreigingen en de rationele reactie van de verzekeringsmarkt — heeft het vermogen getoond om de stroom te stoppen. De wereld-economie, verslaafd aan goedkope, ononderbroken energie zoals Dune's universum aan melange, confronteert nu haar eigen kwetsbaarheid.

In Herberts woorden, gesproken te midden van de duinen van Arrakis: **Controle is niet eigendom van de hulpbron. Controle is het vermogen om de stroom te stoppen.**

De Straat van Hormuz is niet slechts een vaarroute. Het is de centrale slagader van onze energie-afhankelijke wereld. Het doorsnijden — zelfs indirect via financiële mechanismen — onthult hoe fragiel globalisering werkelijk is. De les van maart 2026 weerklinkt over eeuwen en sterrenstelsels heen: echte macht ligt niet bij wie de specerij beheerst, maar bij wie die kan verstoren.