

Betekenis van de huidige Hormuz Crisis voor de Energietransitie in Nederland

7 mei 2026

Een denkoefening op basis van de actuele stand van zaken, jarenlange ervaring met internationale energiemarkten, energietransitie, internationale betrekkingen & energiepolitiek, en interne discussies met CIEP staf en fellows in april/mei 2026

Geschreven door

*Frank van Oordt (Associate Fellow CIEP) &
Pier Stapersma (Directeur CIEP)*

1. De ene energiecrisis is de andere (nog) niet. Er zijn wel parallellen te trekken tussen de recente crises en verscheidene observeerbare “trends” kunnen elkaar versterken dan wel (enigszins) neutraliseren. Trends die er vaak al waren maar door deze oorlog in het Midden-Oosten mogelijk sterker of minder sterk worden. Het is ongewis welke trends de boventoon gaan voeren, mede omdat niemand het verloop op korte en lange termijn van deze oorlog kan voorspellen.
2. Onderzoekers, adviseurs en politici die zich met energie bezighouden, denken vaak na over de verhouding tussen de hoeken in de energiedriehoek (energy trilemma), te weten betaalbaarheid, zekerheid/autonomie en duurzaamheid. De meeste burgers en bedrijven kijken ook naar alle drie, maar waarschijnlijk is er wel een rangorde, te weten 1 betaalbaarheid, 2 zekerheid en 3 duurzaamheid. Daarbij speelt ook nog een zekere risicobereidheid rondom betaalbaarheid (bijv. “hoe lang is de terugverdientijd van een investering/verandering en kan ik die tijd overzien?”).
3. De impact van het sluiten van de Straat van Hormuz is voor de meeste delen van Europa (en daarmee Nederland) het beste te bekijken door een “olie” lens en een “gas” lens.
4. Ten opzichte van de energiecrisis van 2022 is er dit keer een directe grote aanboduitval van ruwe olie. Volgens de IEA is er circa 10-12% minder wereldwijde productie. Dat is een kleinere reductie dan dat er tot voor kort door Hormuz heen ging, er vindt namelijk al behoorlijk veel re-routing plaats, zoals bijvoorbeeld naar Yanbu aan de Rode Zee in Saudi-Arabië en Fujairah vanuit Abu Dhabi. Niet alleen aanbod van ruwe olie is minder dan voor de oorlog, ook olieproducten komen minder op de markt (voornamelijk kerosine, nafta en diesel), soms nog verergerd door (tijdelijke) hamstermaatregelen in enkele importerende ruwe olielanden met veel raffinagecapaciteit zoals China die in normale omstandigheden deze producten weer exporteerden. Door grote strategische voorraadvrijgave van bijna alle grote economische blokken (waarbij China waarschijnlijk nog maar mondjesmaat) heeft deze crisis echter nog niet tot heel grote aanbodschokken geleid. Voorraden zijn echter natuurlijk eindig. Daarnaast heeft Europa voor goede redenen een streng sanctiebeleid op Rusland. Dit heeft wel consequenties voor de oplossingsruimtes indien dit conflict lang duurt.
5. Voor gas is het een ander verhaal. LNG is “maar” 15% van het totale gasverbruik wereldwijd, 85% wordt door pijpleidingen aangevoerd. Via de Straat van Hormuz komt zo’n 20% van de

LNG naar de eindverbruikers, dus plusminus 2.5-3% van wereldwijde totale gasverbruik. LNG is voor de markt vaak wel (zeker in Europa) de marginale molecuul (enigszins vergelijkbaar met de merit order curve). Ook al kwam recentelijk maar 10-15% vanuit Qatar richting Europa en ging 85% richting Azië, de gasprijsstijgingen in Azië hebben directe gevolgen voor Europa (want bijvoorbeeld Amerikaanse LNG zal gaan naar daar waar het de hoogste prijs kan halen en Europa concurreert op een globale markt). In 2022 toen Azië enigszins omgekeerd last had van Europese gasprijsstijgingen (Europeanen trokken toen tijdelijk bijvoorbeeld veel Qatari gas naar zich toe door heel veel te betalen), was het opmerkelijk te zien hoe snel er vraaguitval dan wel substitutie naar bijvoorbeeld kolen plaatsvond in Azië. Dat lijkt nu weer te gebeuren.

6. Groothandelsprijzen voor olie en gas hebben in maart en april 2026 een duidelijke opwaartse stijging laten zien met daarnaast een ongekende volatiliteit. Olie en olieproducten zijn met zo'n 60% gestegen (van ca 70 naar 110 USD/bbl bijvoorbeeld voor Brent crude) en gasprijzen in Europa met een vergelijkbaar percentage (van 30 naar 48 EUR/MWh op de TTF), allebei van eind april t.o.v. eind februari.
7. In vergelijking met de crisis in 2022/2023 zien we de olieprijs in deze huidige crisis naar een enigszins hoger niveau stijgen (50% was de maximale stijging toen en was relatief kortdurend). Gasoprijzen in Europa stijgen nu veel minder (toen met zo'n 200-300%).
8. Er is wel een heel ander economisch gesternte nu, oftewel de context van deze crisis is anders. Gedurende 2022/2023, net uit de Covid crisis (olieprijs lang laag en met best veel ruimte voor overheidsinterventie) was er een beginnende hoogconjunctuur en dus de vele ruimte die werd benut door overheden, jaagde de conjunctuur nog meer op. Nu is er veel meer vrees voor hoogoplopende overheidsschulden in menig Europees land en tot voor de start van de huidige oorlog was er eerder sprake van laagconjunctuur.
9. Effect op de "economie" in Europa is heterogeen aangezien elk land zijn eigen compositie heeft van energieverbruik. Spanje heeft steeds meer uren dat de elektriciteitsprijs niet wordt gezet door gas (vaak een relatief dure productie van elektriciteit), nog maar zo'n 15% van de tijd. Daarentegen kent Spanje een heel lage penetratie van EVs waardoor verhoogde benzine en dieselprijzen er daarentegen wel hard in hakken. Italië heeft juist nog een hoge mate van elektriciteitsprijzen gezet door gasprijzen (meer dan 80% van de tijd) en ook een bescheiden aandeel aan EVs. Echter, de zonnige maanden zijn er vanaf nu, dus ook landen als Italië zullen meer " profiteren " van lage elektriciteitsprijzen.
10. Voor alle olie- en gas-importerende landen in Europa betekent echter de verhoging van de olie- en gasprijzen natuurlijk een verslechtering van hun economie ten opzichte van de basispaden. De basispaden lieten voor de meeste landen al een magere groei voor 2026 en 2027 zien.
11. Afhankelijk van de duur van de oorlog, hoe het conflict beslecht wordt en verdere fall-out verwachtingen (zoals het uit de OPEC stappen van de Verenigde Arabische Emiraten), zijn veel centrale banken, planbureaus en researchafdelingen van banken met macro-economische ramingen gekomen. Ze zijn daarbij veelal tot een aantal veel op elkaar lijkende scenario's gekomen, te weten een snelle "oplossing" conflict en snelle hervatting stromen door de Straat van Hormuz, een middellang conflict tot midden zomer met redelijk snel

herstel van stromen daarna, en een lang conflict met pas ver in 2027 een hervatting van de stromen.

12. In deze scenario's is dus het onderscheid vooral de duur van dit huidige conflict. De puntsgewijze analyse in dit stuk heeft dus betrekking op deze scenario's. Mochten er nog andere conflicten en/of verdere escalaties in de komende tijd plaatsvinden, waar bijvoorbeeld het hele Midden-Oosten betrokken raakt (en "zomaar" ca. 25% van wereldwijde olieproductie wordt ingesloten), of mochten conflicten nog meer met elkaar verweven raken (bijv. een poging inname van Taiwan door China of een escalatie van het conflict in Europa met Rusland, dan ligt het speelveld van mogelijkheden nog veel verder open en dat behoeft een veel bredere analyse, ook wat betreft effecten op markten.
13. Terug naar de genoemde scenario's bij het huidige conflict. Het effect op de prijzen is enigszins hetzelfde in alle scenario's. Afhankelijk van de duur, gaat de prijs verder omhoog en hetzelfde gaat bijna logischerwijze op voor hoelang het duurt voordat de prijzen weer zakken naar pre-oorlog niveaus. Datzelfde is ook waarneembaar voor afgeleide producten als ammoniak/urea (grondstof voor kunstmest), zwavel, chemische producten en helium.
14. Opmerkelijk is dat alleen bij een lang conflict de lage economische groei (in Europa en ook Nederland in het bijzonder) eerder dan voorzien dichtbij een contractie komt, maar zelfs dan is het effect dus nog niet heel groot (bivoorbeeld in de RaboResearch analyse zit de groei dan zo goed als op nul). Echter, vanwege de laagconjunctuur en grote waarschijnlijkheid van hogere inflatie, is een periode van stagflatie in grote delen van Europa te voorzien.
15. Dat heeft mede te maken met de "energie-quote" (totaal uitgaven aan energie t.o.v. GDP) die in de afgelopen decennia is afgenomen. Dat geldt (niet geheel onlogisch) zowel voor eerste, als tweede en derde orde effecten (energieprijsverhoging die met vertraging doorwerken in andere producten en door loonsverhogingen die "nodig" zijn voor koopkrachtbehoud die weer resulteren in nog verdere inflatie). Mocht deze oorlog dus niet verder uitbreiden/escaleren dan nu voorzien in de drie bovengenoemde scenario's, dan lijkt het erop dat de wereld ook grotendeels nu nog steeds adaptief genoeg is om met de veranderingen te dealen. Dat laat onverlet dat het zeer moeilijk is om te voorspellen wanneer de rek eruit is en tipping points zijn bereikt. Te snel "armageddon" roepen is niet behulpzaam en onnodig, maar niet waakzaam zijn lijkt ook gevaarlijk.
16. Ook al is het effect niet verwaarloosbaar en doch ook niet rampzalig voor de economie, klinkt er aan alle kanten in Europa een luide roep om meer vaart te maken met de energietransitie.
17. Dit lijkt veel meer op een gevraagde versnelling vanwege strategische autonomie/zekerheid dan voorheen vanuit duurzaamheidsperspectief. Vanuit de eerdergenoemde driehoek geredeneerd, maakt dat overigens niet heel veel uit. Elektrificatie van eindgebruik en meer zon/wind/batterijen aan de energieproductiekant wordt nadrukkelijk genoemd.
18. Na de energiecrisis in 2022/2023 (rond de start van de Russische oorlog in Oekraïne, die nog steeds voortduurt, maar waar we kennelijk voor energie-aanvoerproblemen toch vrij snel "oplossingen" hebben gevonden), kwamen deze geluiden natuurlijk ook op. In de jaren 2022 en 2023 was er bijvoorbeeld ook een groeispurt in het aantal warmtepompen (hybride en full-electric) waarneembaar, alsook versnelling in EVs en plug-in hybrides in Nederland.

19. Echter, nadat minder subsidie beschikbaar werd gesteld voor EVs en gegeven (aankomende) veranderingen in regulering rondom warmtepompen, is de vraag ook weer naar beneden gegaan. De lagere prijzen voor gas en benzine/diesel (en overigens ook in elektriciteit maar relatief minder) zullen ook zeker hebben bijgedragen aan deze teruggang in de vraag.
20. In 2024/25 werd “betaalbaarheid” de meest dominante hoek in het trilemma vanuit een eindverbruikersperspectief en niet “duurzaamheid” zoals in de Covid crisis even het geval leek, of de combinatie van “zekerheid” en “betaalbaarheid” in 2022/23. Zal het nu na opnieuw een crisis in de komende periode anders zijn? ...
21. Ook al blijft betaalbaarheid waarschijnlijk nummer één voor burgers en bedrijven, zekerheid van aanvoer en minder volatiliteit zullen ook een rol spelen, zeker op de kortere termijn en omdat deze crisis ook kort volgt op de vorige. Zekerheid uit zich niet alleen in angst voor leveringszekerheid, die in het “rijke” Nederland wellicht minder groot is dan in bijvoorbeeld Azië, omdat Nederland meer kan besteden aan energie indien nodig. Zekerheid speelt ook een rol in de perceptie rondom prijsschokken.
22. Daarnaast zal voor veel mensen de berekening van Total Cost of Ownership van EVs (en wellicht hybrides) met relatief steeds meer goedkopere Chinese en Koreaanse modellen t.o.v. ICE auto’s op dit moment in het voordeel van de EVs zijn.
23. Ook zullen de all-in gasprijzen door verschillende regelingen (groen gas in 2027, ETS2 in 2028) verder stijgen per kubieke meter gas.
24. Echter, mocht deze oorlog volgens het ‘midden scenario’ rond de zomer naar een “oplossing” gaan en de olie- en gasprijzen tegen het einde van het jaar naar niveaus van het begin van 2026 zijn gezakt, kan niet worden uitgesloten dat de twijfel bij vervangingsbeslissingen alweer gaat toeslaan. Daar komt bij dat niet alleen all-in gasprijzen gaan stijgen door allerlei regelingen, ook all-in elektriciteitsprijzen zullen stijgen door hogere nettarieven.
25. Als er dan door vraaguitval (en vervanging bijvoorbeeld door kolen in meerdere Aziatische landen), toch de eerder verwachte “gas glut” (ruim bevoorraadde gasmarkt) zich in nog heftigere mate gaat manifesteren, zouden de gasprijzen in Europa zomaar flink onder de prijzen van januari/februari 2026 kunnen komen (twee tegengestelde bewegingen dan, TTF commodity prijzen sterk omlaag, andere kosten door allerlei regelingen flink omhoog, per saldo nog steeds omlaag). Dan gaan overigens niet alleen gasprijzen naar beneden, maar ook elektriciteit omdat in meer dan de helft van de tijd een gascentrale het marginale elektron levert.
26. Het opstappen van de VAE uit OPEC geeft waarschijnlijk aan dat zij veel meer willen en kunnen produceren dan dat ze nu doen. Als Venezuela dat uiteindelijk ook gaat lukken (bijv van 1 mln bbl/d naar 2 mln bbl/d, is ook een behoorlijk “oil glut” denkbaar (een kleine “overhang” was al voorspeld, zeker omdat bijvoorbeeld China en andere landen vol blijven inzetten op vervanging door EVs. Naast een mogelijke prijsverlaging onder het niveau van vlak voor deze oorlog, gaat het uitstappen van de VAE ook resulteren in meer volatiliteit in primair de oliemarkten.

27. Voor de middellange termijn en energietransitie zijn economische groeiverwachtingen en/of inflatie waarschijnlijk minder van belang dan toekomstige (all-in) prijzen van olie, gas en elektriciteit en eventuele regelgeving (zoals het mogelijk opnieuw verplichten van warmtepompen en bijvoorbeeld stimuleringsmaatregelen). Daarbij is het ook goed om onderscheid te maken naar huishoudelijke eindverbruikers, bedrijven/industrieën voornamelijk actief in Nederland en internationaal opererende bedrijven zoals de nu al in zwaar weer verkerende chemiesector.
28. Het is ook goed om te kijken naar de recente geschiedenis hoe snel we goederenstromen hebben weten te verleggen, hoe snel er substitutie heeft plaatsgevonden maar ook hoe vraag en aanbod “destructie” tot veranderingen in het economisch verkeer hebben geleid. Zoals eerder gesteld, een te stellige uitspraak over hoe deze crisis zich gaat uitwerken op de economie en energietransitie is dus niet verstandig. Er zijn veel bekende maar soms ook onbekende factoren die bijtijds op verrassende wijze op elkaar inwerken. De causale verbanden en logica zijn pas achteraf echt helder en waarschijnlijk komen pas jaren later de goede verklarende verhalen bij hoe de crisis precies in elkaar stak. Misschien dat zo bekeken de exacte duur en heftigheid van deze crisis minder relevant is dan op het eerste gezicht lijkt.
29. Dan komen wij tot de voorzichtige en tegelijkertijd nuchtere conclusie, dat het waarschijnlijk toch het beste is naar de langjarige trends te kijken. Voor Noordwest-Europa en zeker ook in Nederland zijn dat de sterke daling van de kosten van CleanTech, verdere de-carbonisatie van de elektriciteitsproductie, en verdere elektrificatie van eindverbruik.
30. Echter, niet alleen in de Nederlandse context maar in heel Noordwest-Europa in meer of mindere mate, zijn er reële grenzen aan de snelheid waarmee elektriciteitsinfrastructuur versterkt en uitgebreid kan worden, in weerwil van politieke en maatschappelijke versnellingswensen, al dan niet ingegeven door de recente ervaringen met de Hormuz Crisis. Dit wil niet zeggen dat er van elektrificatie weinig terecht komt, maar waarschijnlijk is dit wel de werkelijk limiterende factor wat betreft het versnellen van de energietransitie (ongeacht de hoek van het energie trillemma die de wens tot versnelling aanjaagt).
31. De rol van netbeheerders (landelijk en regionaal) om duidelijk aan te geven wat er wel en niet mogelijk is en op welke termijn is van het grootste belang, om politieke ongelukken te voorkomen die tot meer netcongestie en nog langere wachtlijsten voor aansluitingen leiden. Tegelijkertijd is het aan de politiek om vergunningverlening te stroomlijnen en te versnellen, beschikbaarheid van grond en fysieke ruimte zeker te stellen, etc. Zeker om het draagvlak onder de bevolking groot te houden is eerlijke “communicatie” door alle betrokkenen essentieel.
32. Het inzetten van nieuwe technologieën zoals batterijsystemen en het flexibeler benutten van de netcapaciteit is essentieel om de schaarse netcapaciteit zo goed mogelijk te benutten. Voor het draagvlak is een discussie over “haves” and “haves-not” evenwel van groot belang. Bij zowel EVs en zonnepanelen lijken de voordelen onevenredig veel bij hogere inkomens te zijn gekomen. Bij netcongestieproblemen en de oplossingen is het waarschijnlijk verstandig om dat zoveel als mogelijk te proberen te voorkomen. Een transparante en duidelijke afweging inzake hoe om te gaan met wachtlijsten is wenselijk. Input van netbeheerders is daarbij meer dan zinvol, maar het primaat ligt voornamelijk bij de Autoriteit Consument en Markt.