


‘Vooral de verladers voelen de pijn van alle prijsstijgingen en extra toeslagen’

DE KWESTIE

Wat doen constante verstoringen in de supply chain met marges van expediteurs? NT legt de kwestie voor aan Machiel Roelofsen, directeur-eigenaar Koninklijke Rotra.

GEERT VAN DER KLUGT  25 mei 2026 07:01 [X](#) [f](#) [in](#) [@](#)



© Foto: Rotra

‘Ik denk dat het de verladers zijn die de meeste pijn voelen van de verstoring in de logistieke keten, hogere prijzen en tarieven door de crisis in het Midden-Oosten. Bij ons als expediteur loopt de business redelijk tot goed door en staan de marges hierdoor niet onder druk.

Toen de oorlog tussen de VS en Iran net was uitgebroken, was het zeker hectisch, maar dat is nu al wat meer genormaliseerd. Verstoringen in de supply chain lijken ondertussen het nieuwe normaal te worden. Sinds corona volgen de disrupties elkaar op: van de Oekraïne-oorlog tot een vastgelopen schip in het Suezkanaal en nu dan weer de Iran-oorlog.

Natuurlijk maakt zo’n verstoring in de keten het extra uitdagend, vooral voor de verladers. Voor ons betekent al die onrust in de keten vooral dat we meer communicatiemomenten hebben met de klant. Bijvoorbeeld als een luchtvaartmaatschappij er langer over doet of als een schip later of helemaal niet vertrekt ofwel een gewijzigde aankomsttijd heeft.

Wij hebben het hele proces verregaand geautomatiseerd en werken vanuit het principe: digitaal als het kan, persoonlijk als het moet. Onze klanten krijgen via het systeem alleen een melding als er iets wijzigt of fout gaat in de planning. In zulke gevallen hebben we persoonlijk contact met de klant om te overleggen: er gaat iets mis in de planning, wat gaan we doen? Zo nodig kunnen we heel snel schakelen en het transport overzetten van zeevracht naar bijvoorbeeld luchtvracht, of omgekeerd, net wat het beste uitkomt. De verstoringen in de supply chain spelen zich nu vooral af rond het Midden-Oosten.

Sinds de onrust in de Straat van Hormuz hebben we vooral in de zeevracht te maken met allerlei extra toeslagen in verband met hogere veiligheidsrisico's en stijgende verzekeringspremies. Verstoringen in de keten zorgen altijd voor meer prijsschommelingen en fluctuaties. Dat heeft gevolgen voor de kostprijscalculaties bij de verladers. De grootste risico's komen voort uit het beperkt aantal carriers, die zijn zo groot en machtig dat ze de hogere tarieven gewoon doorrekenen aan de verladers.

Ook wij zetten in het Midden-Oosten alternatieve routes in over het land. In het begin geeft dat veel gedoe. Zijn er genoeg trucks beschikbaar, hoe begaanbaar zijn de wegen, hoe druk is het bij de douane aan de grens en welke documenten hebben we nodig? Het kan allemaal, maar is niet altijd even makkelijk.

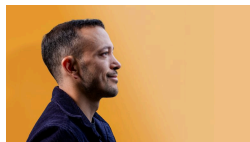
Het is moeilijk te voorspellen hoe dit verder gaat. Er is veel onrust en onzekerheid. Zeker is wel, dat dit op de lange termijn niet goed is voor de gehele economie.'

Kent u iemand die geïnteresseerd is in dit artikel, maar geen abonnement heeft? [Geef hen dit artikel cadeau.](#)

Onderwerpen:  De Kwestie  Rotra

Overig nieuws in "Achtergrond"



DE KWESTIE

'In volatiele markten kopen verladers geen tarief, maar zekerheid'



RAAD & RECHT

Column - Wanneer is een feitelijk leidinggevende ook overtreder?