



365 Days and counting

Nieuws

19 november 2024 #Veilig varen Gedownload op 09-07-2026

19 november 2023

Vandaag precies een jaar geleden landde er een helikopter met gewapende Houthi's op het dek van de Galaxy Leader. De bemanning werd onder schot gehouden en toen het schip gekeerd. Deze aanval tekende niet alleen de start van een onrustige periode in de Rode zee maar ook de start van een nu al jaar lang durende nachtmerrie voor de bemanning.

Terwijl de aanvallen elkaar opvolgen in het gebied ebt de aandacht voor de bemanning langzaam weg. De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders staat elke 19e van de maand stil bij de verschrikkelijke situatie waar zij zich in bevinden. De bemanning mag niet vergeten worden!

Het Mare Liberum komt hierbij steeds verder onder druk. Zo was Annet Koster onlangs te gast bij Nieuwsuur om de dreigmails van Houthi's aan onder andere Nederlandse reders toe te lichten. Het met geweld toe-eigenen van zeeën moet worden stopgezet en het Mare Liberum dient te worden beschermd.

En de bemanning van de Galaxy Leader? Zij zijn nu al 365 dagen in gijzeling. Wij vergeten hen niet. De gehele bemanning moet onmiddellijk worden vrijgelaten!

Annet Koster bij NIEUWSUUR DREIGMAILS HOUTHII'S

DEZE VIDEO IS BESCHIKBAAR ALS U DE COOKIES ACCEPTEERT



Andere interessante items...

Nieuws



Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MKB
29-06-2026

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 investeringsschaal en regelgeving die veel zwaarder zijn dan bij een gemiddeld MKB-bedrijf.

Wat komt voort uit de vooraf tot de meest geregelende sectoren behoort reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd staatsregele regels en codes, talloze, herhaaldelijke verplichte certificaten aan boord hebben en voortdurend rekening houden met controle op naleving van havenautoriteiten.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om sterk beleid dat rekening houdt met kwaliteitsstandaarden, internationale concurrentie en sterk geregelende ondernemingen in de maritieme sector. Het bevestigt of reders vanuit Nederland blijven investeren, of schepen onder Nederlandse vlag blijven voeren, of nautische kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers de ruimte houden om te verkorten om te investeren.

Regelgeving aanpakken
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelgeving zich het best vertaalt in een 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-verband. Niet die cumulatieve maar dat de regelgeving 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 Kamer gevergd om de registratiekosten voor IMO-industriebedrijven met 20% te verminderen. Dit zijn nu ook moeten gelden voor de rederij op te leveren sectorale registratiekosten, waaronder het onderzoek naar de maritieme sector. Als uit zijn onderzoek blijkt waar de stapeling zit, moet daar automatisch een sectorale reductieplicht aan worden verbonden.

Concreet vordert wij in op de volgende punten:

- de 20% reductie in de registratiekosten voor registratiekosten ook toe te passen op blauw op te leveren sectorale registratiekosten, waaronder het maritieme onderzoek;
- per sector een concreet reductiepakket op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, termijnen en meetbare lastenverlichting;
- brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelgeving maar ook uitvoeringsaspecten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen; regelgeving structureel te agenderen in Europese en internationale (IMO) overleggen, omdat een belangrijk deel van de lasten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale lasten worden voornemen, nog te vaak doet Nederland zaken anders dan in landen of andere EU-landen.



KONINKLIJKE VERENIGING VAN NEDERLANDSE REDERS

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



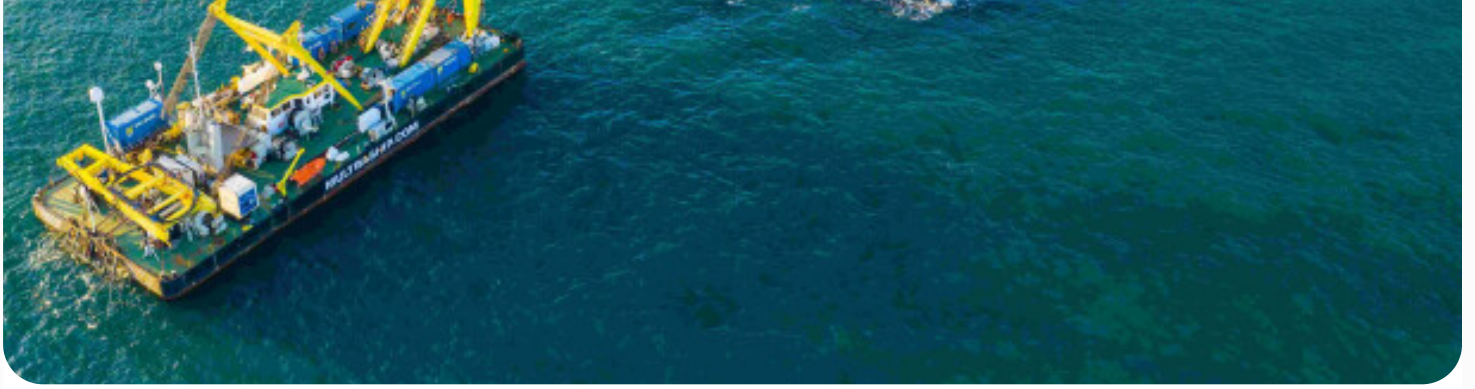
KONINKLIJKE
VERENIGING VAN
NEDERLANDSE
REDERS

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





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...

24-06-2026